

Stadt Ratzeburg

Ratzeburg, 06.09.2022

- Stadtvertretung -

Hiermit werden Sie

**zur 27. Sitzung der Stadtvertretung am Montag, 19.09.2022, 18:30 Uhr,
in die Aula der Lauenburgischen Gelehrtenschule, Bahnhofsallee 22, 23909 Ratzeburg**

eingeladen.

Bitte benachrichtigen Sie den Vorsitzenden, falls Sie verhindert sind.

T a g e s o r d n u n g

Öffentlicher Teil

- | | | |
|------------|---|----------------------|
| Punkt 1 | Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden und Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung, der Anwesenheit und der Beschlussfähigkeit | |
| Punkt 2 | Anträge zur Tagesordnung mit Beschlussfassung über die Nichtöffentlichkeit von Tagesordnungspunkten | |
| Punkt 3 | Beschluss über Einwendungen zur Niederschrift vom 13.06.2022 | |
| Punkt 4 | Bekanntgabe der im nichtöffentlichen Teil der Sitzung gefassten Beschlüsse vom 13.06.2022 | |
| Punkt 5 | Bericht über die Durchführung der Beschlüsse | SR/BerVoSr/413/2022 |
| Punkt 6 | Bericht der Verwaltung | |
| Punkt 7 | Fragen, Anregungen und Vorschläge von Einwohnerinnen und Einwohnern | |
| Punkt 8 | Bericht der Verwaltung; hier: Leistung von über- und außerplanmäßigen Ausgaben | SR/BerVoSr/396/2022 |
| Punkt 9 | Sicherstellung des örtlichen Brandschutzes; hier: Beratung über die Ausgestaltung eines 2. Feuerwehrstandortes in der Vorstadt | SR/BeVoSr/708/2022 |
| Punkt 10 | Überplanmäßige Ausgabe: Rathaus, Erneuerung der Aufzulanlage | SR/BeVoSr/706/2022 |
| Punkt 11 | Überplanmäßige Ausgabe: Rathaus, Zeiterfassungsanlage und Schließanlage | SR/BeVoSr/705/2022 |
| Punkt 12 | I. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg | SR/BeVoSr/673/2022/1 |
| Punkt 13 | Kindertagesstätten; hier: Finanzierungsvereinbarungen | SR/BeVoSr/669/2022/1 |
| Punkt 14 | Sparte Tourismus - Aufschlüsselung der Erlöse und Aufwendungen | SR/BeVoSr/671/2022/1 |
| Punkt 15 | Beschluss über Weiterführung der Teilnahme an der AktivRegion sowie Bereitstellung Kofinanzierung - Förderperiode 2023 bis 2029 | SR/BeVoSr/696/2022 |
| Punkt 16 | Anträge | |
| Punkt 16.1 | Antrag der SPD-Fraktion; hier: Regelhöchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet - Beitritt zur Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten - eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr" | SR/AN/063/2022 |
| Punkt 17 | Anfragen und Mitteilungen | |

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil (Vorschlag der Verwaltung)

Punkt 18 Angelegenheiten der Lauenburgischen Gelehrtenschule;
 hier: Digitalpakt

SR/BeVoSr/695/2022

gez.
Ottfried Feußner
Stadtpräsident

Ö 5

Berichtsvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 09.09.2022

SR/BerVoSr/413/2022

Gremium	Datum	Behandlung
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Herr Axel Koop

FB/Az: 1

Bericht über die Durchführung der Beschlüsse

Zusammenfassung:

In jeder Sitzung ist über den Ausführungsstand der Beschlüsse der vorherigen Sitzungen zu berichten; solange eine Angelegenheit nicht abschließend bearbeitet ist, ist der Bericht kontinuierlich fortzuführen und ggf. Hinderungsgründe anzugeben.

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Bruns, Martin am 09.09.2022

Koop, Axel am 07.09.2022

Sachverhalt:

Der Bericht über die Durchführung der Beschlüsse aus den vorvergangenen Sitzungen ist als Anlage beigefügt. Die Stadtvertretung wird um Kenntnisnahme gebeten.

Bericht über die Durchführung der Beschlüsse

lfd. Nr.	Beschluss-Datum	TOP	Bezeichnung	Sachstand	Status	zust. FB/FD
1	13.06.2022	13	Hauptsatzung; hier: V. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung der Stadt Ratzeburg vom 30.12.2008	Die Änderungssatzung wurde in der vergangenen Sitzung der Stadtvertretung am 13.06.2022 einstimmig beschlossen. Der ursprünglich vorgesehenen Erweiterung des Zuständigkeitskatalogs für den ASJS um den Punkt 3.8 "Kulturelles" wurde nicht zugestimmt. In der Sitzung des AWTS am 22.08.2022 wurde sodan festgestellt, dass die Zuständigkeit für kulturelle Angelegenheiten weiterhin beim AWTS liegt. Die Genehmigung der Änderungssatzung wurde durch Verfügung des Landrates des Kreises Herzogtum Lauenburg vom 07.07.2022 erteilt. Die Ausfertigung und Bekanntmachung der Änderungssatzung erfolgte am 12.07.2022.	Abschlussbericht	1
2	13.06.2022	14	Beschluss zur Feststellung der Jahresrechnung der Stadt Ratzeburg für das Haushaltsjahr 2021	Mit Beschluss vom 13.06.2022 wurde das Ergebnis der Jahresrechnung 2021 festgestellt. Die Unterlagen wurden sowohl der Kommunalaufsichtsbehörde als auch dem Gemeindeprüfungsamt des Kreises Herzogtum Lauenburg vorgelegt.	Abschlussbericht	2
3	13.06.2022	15	Partnerschaft für Demokratie Stadt Ratzeburg/ Amt Lauenburgische Seen; hier: Erhöhung der städtischen Eigenmittel	Der Amtsausschuss des Amtes Lauenburgische Seen hat gleichlautend beschlossen und den Eigenmittelanteil in entsprechender Weise paritätisch erhöht, um so gemeinsam die Höchstsumme der Bundesförderung von 125.000 € für die Partnerschaft für Demokratie in den Jahren 2022 – 2024 erhalten zu können.	Abschlussbericht	1
5	13.06.2022	16	Angelegenheiten der Diakonie, hier: coronabedingte Zusatzfinanzierung	Beschlussgemäß wurde der zusätzlich beantragte Zuschuss zur Deckung der coronabedingten Personalmehrkosten für Reinigungsleistungen an die Diakonie ausgezahlt. Eine Korrektur des Haushaltsansatzes wurde bereits im Rahmen der Aufstellung des 1. Nachtragshaushaltsplanes 2022 berücksichtigt.	Abschlussbericht	4
6	13.06.2022	17	Personalangelegenheiten; hier: Stundenaufstockung für die Stelle der Stadtjugendpflege	Der Beschluss wurde verwaltungsseitig umgesetzt. Die Personalkosten werden auf Basis der bestehenden Vereinbarung mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg zu 50% gefördert.	Abschlussbericht	1/4
7	13.06.2022	18-21	1. Nachtragshaushaltsplan 2022	Die von der Stadtvertretung am 13.06.2022 beschlossene 1. Nachtragshaushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2022 wurde seitens der Kommunalaufsichtsbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg am 19.07.2022 genehmigt (siehe Anlage). Die Satzung wurde zwischenzeitlich ausgefertigt sowie amtlich bekanntgemacht und kann somit nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen ausgeführt werden.	Abschlussbericht	2
8	13.06.2022	22	Widmung öffentlicher Verkehrsflächen hier: Pillauer Weg	Die Widmung ist erfolgt.	Abschlussbericht	6

Bericht über die Durchführung der Beschlüsse

lfd. Nr.	Beschluss-Datum	TOP	Bezeichnung	Sachstand	Status	zust. FB/FD
9	13.06.2022	23	1. Ergänzung zum Städtebaulichen Vertrag/ Erschließungsvertrag zum Bebauungsplan Nr. 81 "östlich Seedorfer Straße, südlich Friedhof, nördlich Königsberger Straße"	Der Vertrag wird geschlossen.	Abschlussbericht	6
10	13.06.2022	24	Einfriedungssatzung	Die Stadtvertretung hat in ihrer Sitzung am 13.06.2022 den Erlass einer städtischen Einfriedungssatzung mehrheitlich abgelehnt. Entsprechend gelten die Vorgaben der Landesbauordnung.	Abschlussbericht	6
11	13.06.2022	27	Beitritt zur Bezügekasse der Versorgungsausgleichskasse der Kommunalverbände in SH (VAK)	Nach Beschlussfassung erfolgte die Unterzeichnung der Beitrittserklärung für die Bezügekasse der VAK. Der Kreis Herzogtum Lauenburg steht zusammen mit der Stadtverwaltung in Abstimmung mit der VAK zwecks Übernahme des Datenbestands zum 01.01.2023.	Abschlussbericht	1
12	13.06.2022	N28	Umbau und Erweiterung der Ruderakademie Ratzeburg, Vergabe von Bauleistungen, hier: Tischlerarbeiten (Innentüren)	Die Auftragsvergabe ist zwischenzeitlich erfolgt. Ebenso erfolgte durch Beschluss der 1. Nachtrags-haushaltssatzung 2022 eine Erhöhung der Festsetzung des Gesamtbetrages der Verpflichtungs-ermächtigungen. In der Folge können Aufträge auch zu Lasten des Haushaltsjahres 2023 erteilt werden.	Abschlussbericht	6
13	13.06.2022	N29	Erneuerung der Serverhardware; hier: Vergabe von IT-Dienstleistungen	Nach erfolgter Auftragserteilung wurde die vorgesehene Ersatzbeschaffung ausgelöst. Zurzeit arbeitet die IT-Abteilung an der Übernahme sämtlicher Datenbestände. Mit der neuen Technik wird auch an der Einführung eines Dokumentenmanagementsystems gearbeitet; siehe Beschlussvorlage zur Sitzung des Hauptausschusses vom 05.09.2022.	Abschlussbericht	6
14	13.06.2022	N30	Gründung einer städtischen Immobiliengesellschaft	Die Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Ratzeburg GmbH hat den Auftrag an die Geschäftsführung erteilt, die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Gründung einer städtischen Immobiliengesellschaft unter Einbeziehung der bestehenden (Beteiligungs-)Gesellschaften zu prüfen.	Abschlussbericht	1/2

Gremium	Datum	Behandlung
Hauptausschuss	05.09.2022	Ö
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Payenda, Said Ramez

FB/Az: 20 13 02

Bericht der Verwaltung; hier: Leistung von über- und außerplanmäßigen Ausgaben

Zusammenfassung:

Vom 01.07. bis 31.12.2022 sind die in der Anlage genannten über- und außerplanmäßigen Ausgaben entstanden. Hauptausschuss und Stadtvertretung werden um Kenntnisnahme gebeten.

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 25.08.2022

Koop, Axel am 25.08.2022

Sachverhalt:

Über- und außerplanmäßige Ausgaben dürfen nach § 82 Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der bis zum 31.12.2020 geltenden Fassung (GO) nur geleistet werden, wenn eine vorherige Einwilligung vorliegt. In der Regel wird diese von der Stadtvertretung ausgesprochen, jedoch ist in Ausnahmefällen auch der Bürgermeister dazu berechtigt.

Zum einen darf er gemäß § 82 Abs. 1 GO unerheblichen Ausgaben (laut § 3 der Haushaltsatzung bis 5 T€) zustimmen und zum anderen darf er im Rahmen seiner allgemeinen Eilentscheidungskompetenz nach § 65 Abs. 4 i. V. m. § 82 GO eilbedürftige über- oder außerplanmäßige Ausgaben genehmigen.

Für den ersten Ausnahmetatbestand regelt § 82 Abs. 1. Satz 5 i. V. m. § 3 der Haushaltsatzung, dass der Stadtvertretung mindestens halbjährlich berichtet werden muss. Nachdem dieser Bericht von 1987 an bis 2005 stets direkt der Stadtvertretung vorgelegt wurde, wird er jetzt vorher dem Hauptausschuss zur Kenntnis gegeben.



Bericht des Bürgermeisters über entstandene über- bzw. außerplanmäßige Ausgaben im 1. Halbjahr 2022

a | im Sinne von § 82 Abs. 1 GO i. V. m. § 3 der Haushaltssatzung = Geringfügigkeit

b | im Sinne von § 82 Abs. 1 GO i. V. m. § 65 Abs. 4 GO = Eilbedürftigkeit



lfd. Nr. HH-Stelle	Bezeichnung	Betrag	Erläuterung
a 1 080.5134	Unterhaltung/Wartung Schrankenanlage Behördenparkplatz	5.578,32 €	Notwendige Ertüchtigung der Schrankenanlage auf dem Behördenparkplatz
2 468.5100	Unterhaltung Kinderspielplätze	10.816,95 €	Diverse Unterhaltungsmaßnahmen führten zu der überplanmäßigen Ausgabe in der vorgenannten Höhe. Teilweise handelt es sich hierbei um im Vorjahr ausgelöste Aufträge, für die im Rahmen der Aufstellung der Jahresrechnung keine Haushaltsausgabereise gebildet wurden. U. a. wurde der Spielplatz Am Süßen Grund instandgesetzt. Eine Korrektur des Haushaltsansatzes erfolgte bereits im 1. Nachtragshaushalt 2022.
b 3 4361.5200	Erstausstattung Hausrat (Unterbringung von Asylbewerbern)	44.116,30 €	Unabdingbare Beschaffung von Kleinmobiliar etc. zur Unterbringung von Flüchtlingen aus Kriegsgebieten. Eine Korrektur des Haushaltsansatzes erfolgte bereits im 1. Nachtragshaushalt 2022.
b 4 4361.5314	Mietkosten (Unterbringung von Flüchtlingen aus der Ukraine)	166.019,67 €	Entstandene Mehrausgaben zur Bewältigung des Flüchtlingszustroms aus der Ukraine. Eine Korrektur des Haushaltsansatzes erfolgte bereits im 1. Nachtragshaushalt 2022; die entstandenden Kosten werden über den Sozialhilfeträger abgerechnet und erstattet.
Summe Verwaltungshaushalt		<u>226.531,24 €</u>	
a 5 352.9353	Anschaffung Bücher/Medien (Stadtbücherei)	331,91 €	Geringfügige Mehrausgaben im Rahmen der Kooperation mit der Büchereizentrale Schleswig-Holstein.
a 6 4640.9350	Erwerb von beweglichen Sachen (Kindergarten Domhof)	1.148,64 €	Überschreitung des Haushaltsansatzes aufgrund einer unvorhergesehenen Ersatzbeschaffung eines Geschirrspülers.
Summe Vermögenshaushalt		<u>1.480,55 €</u>	
Gesamtsumme		<u>228.011,79 €</u>	

Gremium	Datum	Behandlung
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Koop, Axel

FB/Aktenzeichen: 2/6

Sicherstellung des örtlichen Brandschutzes; hier: Beratung über die Ausgestaltung eines 2. Feuerwehrstandortes in der Vorstadt

Zielsetzung: Sicherstellung des örtlichen Brandschutzes durch Schaffung eines 2. Feuerwehrstandortes in der Vorstadt; hier: Beratung über die Planung der baulichen Anlagen unter Berücksichtigung der relevanten Vorschriften und Regeln für den Bau und Betrieb von Fahrzeughallen für Feuerwehren sowie dem Grundsatz der wirtschaftlichen Aufgabenerfüllung.

Beschlussvorschlag: - ggf. nach Beratung -

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Bruns, Martin am 09.09.2022

Wolf, Michael am 08.09.2022

Koop, Axel am 08.09.2022

Sachverhalt:

In der vergangenen Sitzung des Hauptausschusses am Montag, 05.09.2022, wurde aus der Mitte des Gremiums der Wunsch geäußert, den bisherigen Beratungs- und Beschlussverlauf hinsichtlich der Ausgestaltung eines neuen Feuerwehrstandortes in der Ratzeburger Vorstadt, darzustellen. Im Kern der Diskussion ging es um die Diskrepanz zwischen der ursprünglichen Beschlussfassung im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss vom 02.11.2020, eine (einfache) Fahrzeughalle mit einem maximalen Baukostenvolumen in Höhe von 350.000 € zu errichten, und der kürzlich einstimmig erfolgten Beschlussfassung im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss vom 29.08.2022, dem vorgestellten Konzept zur Errichtung einer Fahrzeughalle ein-

schließlich der für den Einsatz und Betrieb notwendigen Sozial- und Geräteräume zuzustimmen. In diesem Zusammenhang seien auch die Vorgaben der Feuerwehr-Unfallkasse zu beachten. Zu berücksichtigen sind ferner wirtschaftliche und ökologische Aspekte im Sinne einer nachhaltigen Aufgabenerfüllung.

Von den im Haushaltsplan bereitgestellten Haushaltsmitteln (HHSt. 130.024.9400) wurden bislang folgende Ausgaben geleistet:

28.10.2021	1.154,30 €	Vermessung des Grundstücks, Pillauer Weg 2-4
03.11.2021	5.550,16 €	Architektenleistungen
16.05.2022	958,66 €	Architektenleistungen

Gesamt 7.663,12 € zurzeit verausgabte Haushaltsmittel

In der Anlage befindet sich eine Sammelmappe, bestehend aus einer Kurzzusammenfassung der wesentlichen Daten zum Verlauf der Beratungen sowie die jeweiligen Sitzungsunterlagen (Beschlussvorlagen, Anträge, Protokollauszüge etc.). Insofern wird auf die dortigen Dokumente verwiesen.

Am Sitzungstag wird zudem ein Vertreter der Hanseatischen Feuerwehr-Unfallkasse Nord (HFUK Nord) für etwaige Fragen zur Verfügung stehen.

Anlagenverzeichnis:
Sammelmappe

mitgezeichnet haben:



Datum	Gremium	Bezeichnung	Beschluss/Bericht	Anmerkungen	Anlagen
17.06.2019	Stadtvertretung	Feuerwehrangelegenheiten; hier: Feuerwehrbedarfsplan	<p>Der verwaltungsseitige Beschlussvorschlag wird durch einen interfraktionellen Antrag der CDU, FRW und SPD geändert.</p> <p><u>Beschluss:</u> Die Stadtvertretung nimmt den von der Freiwilligen Feuerwehr entwickelten Feuerwehrbedarfsplan zur Kenntnis und wird diesen sowie seine Fortschreibungen als Planungsgrundlage für die künftigen Bedarfe im Bereich des örtlichen Brandschutzes verwenden. (19 Ja, 8 Nein, 1 Enthaltung - mehrheitlich beschlossen)</p> <p>Gründe lt. Antrag: Eine Aufstellung des Feuerwehrbedarfsplanes durch Beschluss der Gemeinde, wie in der Beschlussvorlage vorgesehen, ist rechtlich nicht erforderlich und von daher nicht zwingend vorzunehmen. Gleichwohl wird die Notwendigkeit erkannt, die Bedarfe anhand vorgegebener Standards kurz- bis mittelfristig zu planen. Daher wird die Aufstellung und Fortschreibung ausdrücklich begrüßt.</p>	<p>Nach wiederholter Beratung im Finanzausschuss und das Einholen einer gutachterlichen Stellungnahme zum Feuerwehrbedarfsplan wurde dieser letztendlich in der vorgenannten Sitzung der Stadtvertretung zur Kenntnis genommen. Der Feuerwehrbedarfsplan definiert als Maßnahme zur Sicherstellung des örtlichen Brandschutzes die Schaffung eines dauerhaften Standortes in der Vorstadt. Die gutachterliche Stellungnahme der Fa. Luelf & Rinke bestätigt die Vorhaltung eines Feuerwehrstandortes im Bereich der Vorstadt in Bezug auf die Gebietsabdeckung (siehe Seite 15 der Stellungnahme vom 20.05.2019).</p>	<p>1 1.1 1.2 2.</p>
02.11.2020	Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	"Zusätzlicher Standort Freiwillige Feuerwehr" Antrag der SPD-Fraktion Antrag der CDU-Fraktion	<p>Der Antrag der SPD-Fraktion wird im Laufe der Diskussion zurückgezogen. Der Antrag der CDU-Fraktion zur Errichtung einer Stahl-Satteldachhalle auf dem städtischen Gelände an der Seedorfer Straße/Pillauer Weg mit einem maximalen Baukostenvolumen in Höhe von 350.000 € wird zugestimmt.</p> <p>Der <u>Beschluss</u> lautet: Der Ausschuss beschließt die Einrichtung einer Fahrzeughalle auf dem städtischen Gelände des Bauhofes an der Seedorfer Strasse mit einem maximalen Baukostenvolumen in Höhe von 350.000,00 €. (10 Ja, 0 Nein, 0 Enthaltung - einstimmig beschlossen)</p>	<p><u>Protokollauszug (siehe Anlage):</u> Der Bürgermeister erläutert den Sachverhalt über den derzeitigen Planungsstand. Er berichtet über Gespräche mit den umliegenden Wehren, dem Kreiswehrführer und schlägt eine Lösung auf dem Gelände des jetzigen Bauhofes vor. Einen zeitlichen Ablauf zur Lösung auf dem alten Gelände des Bauhofes sieht er in 3 – 5 Jahren. Welche Lösungen auch immer ins Auge gefasst werden, <i>so ist in jedem Falle die Feuerwehrnfallkasse zu involvieren</i> .</p> <p>[...]</p> <p>Der Wehrführer plädiert für ein Provisorium und eine endgültige Planung am alten Bauhof. Er unterstreicht noch einmal, dass keine „zweite Feuerwache“ benötigt wird. Lediglich wäre ein „zweiter Standort“ für eine Halle, so wie im Antrag der CDU, ausreichend (Halle für Fahrzeug, Spinde, keine Waschhalle etc.)</p>	<p>3. 4. 4.1 5.</p>



Datum	Gremium	Bezeichnung	Beschluss/Bericht	Anmerkungen	Anlagen
16.03.2021/ 22.03.2021/ 29.03.2021	Finanzausschuss/ Hauptausschuss/ Stadtvertretung	Haushaltsplan 2021; Verwaltungs- und Vermögenshaushalt, Satzungsbeschluss sowie Investitionsprogramm 2020 bis 2024	Auf Empfehlung des Finanzausschusses beschließt die Stadtvertretung mehrheitlich die Haushaltssatzung 2021. Bestandteil des Haushaltsplans ist die Veranschlagung von Haushaltsmitteln für den Neubau eines 2. Feuerwehrstandortes: "HHSt. 130.neu.9400 „2. Feuerwehrstandort“ 350.000 € Berücksichtigung der Kosten für einen zweiten Feuerwehrstandort gem. Beschluss des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses vom 02.11.2020"		
07.06.2021	Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	Bericht der Verwaltung sowie Bauanträge	<u>Protokollauszug TOP 15.9 (Containerinterimslösung FF RZ, Pillauer Weg 8)</u> Herr Wolf erläutert die Notwendigkeit zur Aufstellung eines temporären Containers im Bereich des derzeit stationierten Feuerwehrfahrzeuges beim Technischen Hilfswerk. Dadurch soll übergangshalber den Feuerwehrkameraden die Möglichkeit zur Umkleide und Trockenmöglichkeit der Einsatzkleidung geschaffen werden. Dies wurde mit der Feuerwehrunfallkasse abgestimmt. Hierfür liegt eine Baugenehmigung vor. Der Ausschuss nimmt den Sachverhalt zur Kenntnis. <u>Protokollauszug TOP 15.10 (Fahrzeughalle FF RZ, Pillauer Weg 2-4)</u> Herr Wolf gibt dem Ausschuss zur Kenntnis, dass der Vorbescheid zum Bau einer Fahrzeughalle für die FF RZ im Pillauer Weg eingegangen ist. Anhand des Vorbescheides erläutert er die Planzeichnung. Als nächster Schritt sei nunmehr ein Planer zu suchen, der die Kosten einer solchen Halle ermittelt und einen Entwurf fertigt, der dann mit der Feuerwehrunfallkasse abgestimmt werden kann. Der Wehrführer der FF RZ gibt verschiedene Mindestanforderungen baulicher Art, wie z. B. eine Absauganlage, ein Kompressorraum sowie Umkleidemöglichkeiten, an. Herr Prof. Dr. Röger stellt fest, dass das jetzige Planungsvolumen über das seinerzeit festgelegte Hallenmaß und Ausführung hinaus geht. Herr Dr. Walter vertritt die Auffassung, dass eine Machbarkeit einer „einfachen Halle“ nicht ausreichend erscheint. Herr Clasen gibt zu bedenken, dass unter Umständen nach und nach alle Anforderungen erfüllt werden könnten.		
06.12.2021	Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt	<u>Beschluss:</u> Die Verwaltung wird beauftragt, die Mindestanforderungen mit der Hanseatischen Feuerwehrunfallkasse zum Bau einer entsprechenden Fahrzeughalle (zwei Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge einschl. Mindestbestandteile, Funktionsräume, Abstellflächen für private PKWs etc.) schriftlich abzuklären. Insbesondere sollen auch Fördermöglichkeiten und die Möglichkeit, die Maßnahme in zwei Bauabschnitten zu realisieren (auch Zeitspanne zwischen den Bauphasen) abgeklärt werden. Eine entsprechende Beschlussvorlage soll im ersten Quartal 2022 vorgelegt werden. (Ja 10 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0 - einstimmig)		6. 6.1.
07.02.2022	Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort	<u>Beschluss:</u> Die Tagesordnungspunkte 11, 12, 14.1 sowie 16 werden vertagt und sollen in der nächsten Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 14.03.2022 behandelt werden. Ja 11 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0		7. 7.1.

Datum	Gremium	Bezeichnung	Beschluss/Bericht	Anmerkungen	Anlagen
14.03.2022	Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	Bauanträge, Voranfragen, Baugesuche (nichtöffentlich)	<p><u>Auszug aus der Beschlussvorlage vom 29.08.2022</u></p> <p>In der 31. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 14.03.2022 wurde im nichtöffentlichen Sitzungsteil über eine alternative Finanzierungsmöglichkeit des Bauvorhabens berichtet. Dieses Finanzierungsmodell sieht u. a. vor, dass der private Investor den Neubau abwickelt, finanziert und bewirtschaftet. Das Entgelt für die Gebrauchsüberlassung und den Betrieb würden mit einem Wagnis- und Gewinnzuschlag über ein Mietmodell im Rahmen einer Art öffentlich-privaten Partnerschaft auf die Stadt umgelegt werden. Diese Mietzahlungen liegen in der Regel über den bei einer kreditfinanzierten Abwicklung fällig werdenden Kapitalmarktzinsen. Zudem wäre zu klären, inwiefern das Grundstück veräußert bzw. über einen Erbbaurechtsvertrag an den privaten Investor abgegeben werden sollte, um es sogleich wieder „anzumieten“.</p> <p>An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass eine derartige Abwicklung des Vorhabens als kreditähnliches Rechtsgeschäft nach § 85 Abs. 6 Gemeindeordnung einzustufen wäre und somit auch eine Ausschreibungspflicht einherginge; die Investitionssumme wäre somit ebenfalls Bestandteil der kommunalen Verschuldung. Dennoch sollten aus Sicht der Verwaltung weitere Finanzierungsalternativen geprüft werden. Hierbei stellt sich die Frage, inwiefern im Rahmen einer Kooperation mit den vorhandenen (Beteiligungs-)Gesellschaften im VS-Verbund eine Realisierung des Neubaus möglich erscheint, um so u. a. Synergien durch den Vorsteuerabzug zu erzielen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Beschlussfassung der Stadtvertretung vom 13.06.2022 hinsichtlich der möglichen Gründung einer städtischen Immobiliengesellschaft verwiesen (TOP 30).</p>		
29.08.2022	Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt	<p><u>Beschluss:</u></p> <p>1. Dem vorgestellten Konzept zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit zwei Einstellplätzen einschließlich für den Einsatz und Betrieb notwendiger Sozial- und Geräteräume wird grundsätzlich zugestimmt. Die Ergebnisse der Abstimmung mit der Feuerwehrnfallkasse werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis die Stadtwerke Ratzeburg zu ersuchen, die Möglichkeiten der Planung und der Baudurchführung durch die Stadtwerke Ratzeburg sowie die Folgekosten für die Stadt Ratzeburg aufzuzeigen.</p> <p>Ja 10 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0 (einstimmig)</p>		8. 8.1.

Feuerwehrbedarfsplan

für die

Stadt Ratzeburg

aufgestellt von:

Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg

WF C. Nimtz (BM), J. Hensel (BM)

Stand: 05/2019

Vorlage für die Sitzung der Stadtvertretung

Der Feuerwehrbedarfsplan wurde von der Gemeindeführung in Abstimmung mit der für das Feuerwehrwesen zuständigen Verwaltung aufgestellt und abgestimmt.

Der Feuerwehrbedarfsplan wurde in der Sitzung des Finanzausschusses am 28.05.2019 zur Kenntnis genommen, sowie in der Sitzung des Hauptausschusses am 03.06.2019 beraten und in der Sitzung der Stadtvertretung am 17.06.2019 zur Kenntnis genommen.

Mit der Kenntnisnahme des Feuerwehrbedarfsplans durch die Stadtvertretung verfügt die Stadt Ratzeburg über eine Planungsgrundlage für das Feuerwehrwesen. Der Feuerwehrbedarfsplan ist alle 3 bis 5 Jahre der weiteren Entwicklung der Gemeinde und den sich daraus ergebenden Auswirkungen für das Feuerwehrwesen anzupassen und entsprechend fortzuschreiben. In der Abschätzung der Gefahrenrisiken der Stadt Ratzeburg ist der übliche Umfang der Technischen Hilfe durch die Feuerwehr enthalten. Besondere Risiken, die darüber hinaus zusätzliche Anforderungen an die Technische Hilfe stellen, sind im Feuerwehrbedarfsplan gesondert ausgewiesen.

Der Stadtvertretung wird den Feuerwehrbedarfsplan mit folgenden Maßnahmen zur Beschlussfassung empfohlen:

- Anschaffung eines weiteren Löschfahrzeugs für den Standort Vorstadt
- Schaffung eines dauerhaften Standortes in der Vorstadt
- Einstellung eines zweiten hauptamtlichen Gerätewartes
- Mitgliedergewinnung.

Die im Feuerwehrbedarfsplan ermittelte Sicherheitsbilanz ist mit dem Umsetzen der vorgeschlagenen Maßnahmen ausgeglichen.

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung beschließt den vorgelegten Feuerwehrbedarfsplan und die zum Ausgleich der Sicherheitsbilanz erforderlichen Maßnahmen

Beschreibung der Maßnahmen

- *Anschaffung eines weiteren Löschfahrzeugs für den Standort Vorstadt*
- *Schaffung eines dauerhaften Standortes in der Vorstadt*
- *Einstellung eines zweiten hauptamtlichen Gerätewartes*
- *Mitgliedergewinnung.*

Dem Bürgermeister wird vorgeschlagen, mit der Gemeindewehrführung folgende Vereinbarung zu schließen:

Formulierungsvorschlag Vereinbarung

Inhaltsverzeichnis

1.	Grafische Übersicht	7
2.	Vorbemerkungen	8
3.	Einleitung	8
4.	Detailbeschreibung der Gemeinde	10
4.1.	Gebietsbeschreibung	10
4.2.	Geografische Lage	10
4.3.	Struktur der Gemeinde	11
4.4.	Bevölkerung	12
4.5.	Bebauung	13
4.6.	Bauliche Objekte besonderer Art und Nutzung	13
4.6.1.	<i>Einrichtungen mit großen Menschenansammlungen</i>	13
4.6.2.	<i>Gebäude mit hilfs- oder betreuungsbedürftigen Personen</i>	14
4.6.3.	<i>Kultureinrichtungen und Denkmäler</i>	15
4.6.4.	<i>Sonstige besondere Objekte</i>	16
4.6.5.	<i>Industriebetriebe und -anlagen</i>	17
4.6.6.	<i>Besondere Gefahrenobjekte</i>	18
4.6.7.	<i>Verkehrswege</i>	18
4.6.8.	<i>Löschwasserversorgung</i>	19
4.6.9.	<i>Besondere Ver- und Entsorgungseinrichtungen</i>	20
5.	Gefährdungspotential	20
5.1.	Schutzzielbeschreibung	20
5.2.	Kritischer Wohnungsbrand	21
5.3.	Spezielle Gefährdungsabschätzung	22
5.4.	Einsatzübersicht	23
5.5.	Risikoklasse	23
6.	Bemessungswerte	24
6.1.	Einsatzablauf kritischer Wohnungsbrand	24
6.2.	Sicherheitsbilanz	25
6.3.	Einsatzmittel	25
6.3.1.	<i>Risikoklasse 1</i>	26
6.3.2.	<i>Risikoklasse 2</i>	26
6.3.3.	<i>ab der Risikoklasse 3</i>	26

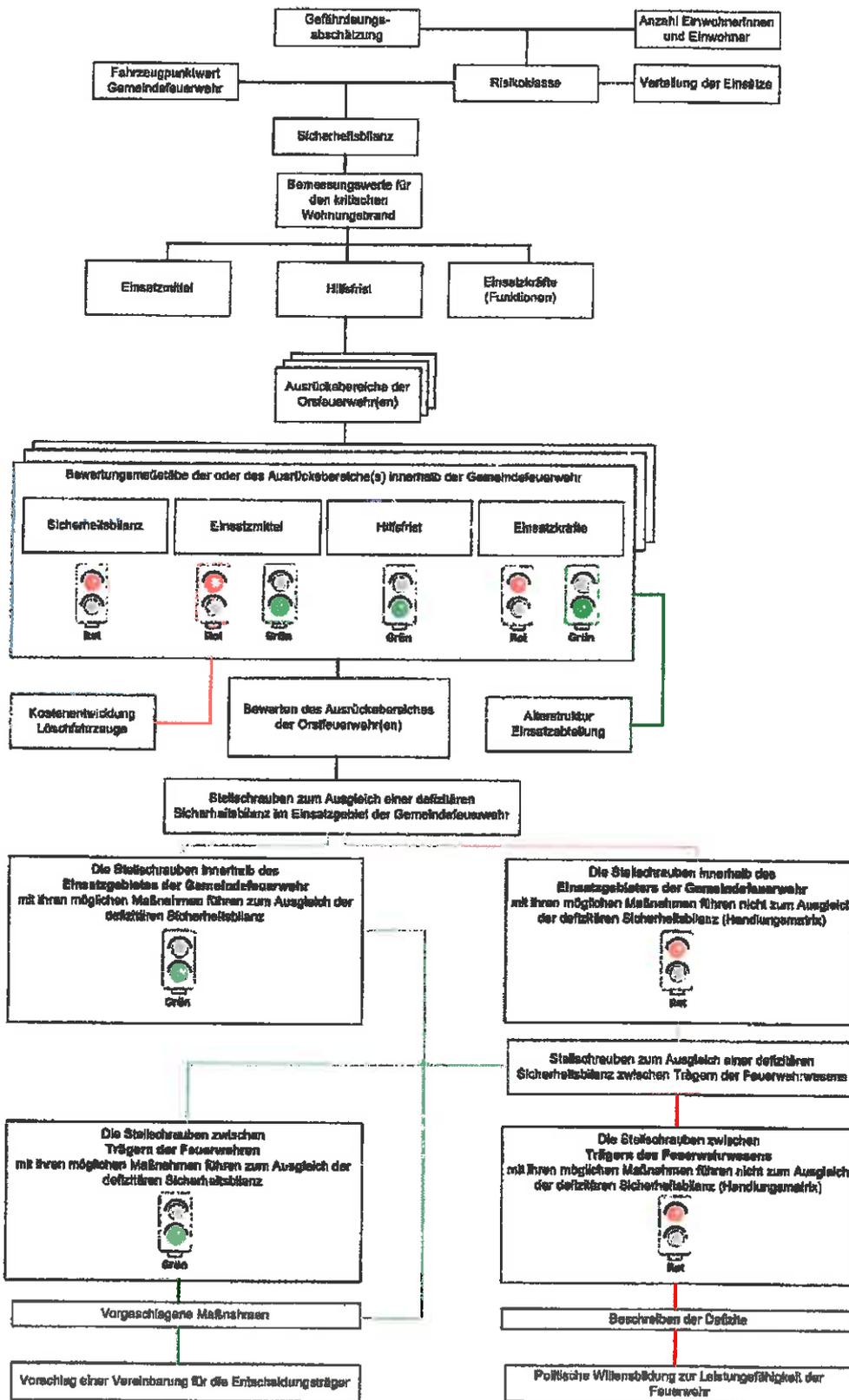
6.4.	Hilfsfrist	27
6.5.	Einsatzkräfte	27
7.	Organisation der Gemeindefeuerwehr	28
7.1.	Bemessungswerte Gemeindefeuerwehr	29
7.2.	Sicherheitsbilanz	29
7.3.	Einsatzmittel	30
7.4.	Hilfsfrist	30
7.5.	Einsatzkräfte	31
7.6.	Bewerten des Einsatzgebietes der Gemeindefeuerwehr	32
8.	Ergebnis	33
8.1.	Vorgeschlagene Maßnahmen zum Ausgleich der defizitären Sicherheitsbilanz	33
9.	Rechtliche Grundlagen	34
10.	Begriffsbestimmungen	35
10.1.	Anerkannte Regel der Technik	35
10.2.	Ausrückebereich	35
10.3.	Begründung der erforderlichen Führungs- und Einsatzkräfte und ihre Funktionen	36
10.3.1.	<i>für den kritischen Wohnungsbrand</i>	36
10.3.2.	<i>für die eingeklemmte Person bei einem Verkehrsunfall</i>	37
10.4.	Bemessungswerte der Schutzzielbestimmung	37
10.5.	Bewertung der Technischen Hilfe	37
10.6.	Doppik	38
10.7.	Einsatzbereich	38
10.8.	Einsatzgebiet	38
10.9.	Fachliche Verantwortlichkeit	39
10.10.	Hilfsfrist	39
10.11.	Möglichkeiten und Grenzen der Feuerwehrbedarfsplanung	39
10.12.	Politische Verantwortlichkeit	40
10.13.	Zeitfolge vom Eintritt des Ereignisses bis zur Einsatzplanung	40
11.	Rechtsgrundlagen	41
11.1.	Gesetze	41
11.2.	Sonderbauverordnungen (Auswahl)	41

11.3.	Feuerwehrdienstvorschriften	43
12.	Quellen- und Literaturhinweise	44

Anlagen

- Muster einer Alarm- und Ausrückeordnung
- zum Feuerwehrbedarfsplan (Punkteermittlung)
- Ausrückradius

1. Grafische Übersicht



2. Vorbemerkungen

Der Feuerwehrbedarfsplan ist modelthaft und entbindet weder den Träger des Feuerwehrwesens noch die Gemeindewehrführung von ihren Sorgfaltspflichten, einen auf die regionalen Besonderheiten abgestellten Feuerwehrbedarfsplan zu erarbeiten und zu vereinbaren.

Das Ermitteln der Risikoklassen ist bis zu 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern anwendbar. Dies entspricht dem Schwellenwert zum Einrichten einer Berufsfeuerwehr, deren Planungsgrößen in Teilen anderen Bewertungen unterliegen als denen, die für die Freiwillige Feuerwehr zugrunde liegen.

3. Einleitung

Der Feuerwehrbedarfsplan bildet die Entscheidungsgrundlage für die verantwortlichen Gremien des Trägers des Feuerwehrwesens.

Ziel der Feuerwehrbedarfsplanung ist es, auf den Grundlagen

- des kritischen Wohnungsbrandes,
- den dafür geltenden Bemessungswerten und
- dem in Schleswig-Holstein angewandten Merkblatt zur Ermittlung notwendiger Feuerwehrfahrzeuge (Löschfahrzeuge) aufgrund von Risikoklassen

den für eine leistungsfähige Feuerwehr erforderlichen Bedarf festzustellen.

Verantwortlich für die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr ist als Träger des Feuerwehrwesens die Gemeinde (pflichtige Selbstverwaltungsangelegenheit der Gemeinde). Für die organisatorische und fachtechnische Einsatzbereitschaft der Feuerwehr trägt die Gemeindewehrführung die Verantwortung.

Die Vereinbarungen zwischen dem Träger des Feuerwehrwesens und der Gemeindewehrführung schaffen Planungs- und Handlungssicherheit in den jeweiligen Verantwortungsbereichen.

Der Feuerwehrbedarfsplan wird auf der Grundlage einer fachlichen Risikobeschreibung erstellt. Als Schutzziel wird der kritische Wohnungsbrand angenommen, dessen Eintrittswahrscheinlichkeit gleichermaßen für alle Gemeinden in Schleswig-Holstein zutrifft. Das Ergebnis der fachlichen Risikobeschreibung kann aber auch die Definition spezieller Schutzziele ergeben.

Auf der Grundlage der Risikobeschreibung der Gemeinde lassen sich aus dem Feuerwehrbedarfsplan die Sicherheitsbilanz, die erforderlichen Löschfahrzeuge und die

feuerwehrtechnische Beladung (Einsatzmittel), die zeitliche und räumliche Erreichbarkeit im Einsatzgebiet oder der Ausrückebereiche (Hilfsfrist) sowie die notwendigen Funktionen (Einsatzkräfte) ermitteln.

Aus dem Abgleich der Risikobeschreibung (Risikoklasse) mit den verfügbaren Einsatzmitteln (Fahrzeugpunktwerten) ergibt sich die Sicherheitsbilanz.

Um bei einem kritischen Wohnungsbrand die Menschenrettung durchzuführen und den Brand zu bekämpfen, müssen zeitgleich folgende Bemessungswerte erfüllt sein

- die Einsatzmittel (Löschfahrzeuge und feuerwehrtechnische Beladung)
- die Eintreffzeit (Hilfsfrist)
- die Funktionen (Einsatzkräfte)

Das Festlegen des Erreichungsgrades, in wie vielen Fällen die Feuerwehr innerhalb der Hilfsfrist mit den erforderlichen Einsatzkräften und den Einsatzmitteln die Einsatzstelle erreichen soll, ist im Rahmen der rechtlichen Regelungen die Ermessensentscheidung des Trägers der Feuerwehr und bestimmt die Qualität der Feuerwehr. Die Gemeinden haben nach dem Brandschutzgesetz als Selbstverwaltungsaufgabe zum Sicherstellen des Abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe eine den örtlichen Verhältnissen angemessene leistungsfähige Feuerwehr zu unterhalten. Eine Festlegung, welcher Erreichungsgrad noch zulässig ist, erfolgte bisher nicht. Im Allgemeinen wird aber davon ausgegangen, dass der Erreichungsgrad als untere Grenze 80 % nicht unterschreiten darf.

Nur bei Einsätzen, die durch das Einsatzstichwort erkennbar unterhalb des kritischen Wohnungsbrandes liegen, kann von der geltenden Anzahl an Einsatzkräften und den Einsatzmitteln abgewichen werden. Allerdings ist die Hilfsfrist auch in diesen Fällen einzuhalten.

Die aus der Feuerwehrbedarfsplanung ableitbaren Maßnahmen zum Ausgleich einer von den Sollwerten abweichenden Sicherheitsbilanz werden mit Hilfe der Stellschrauben aus der Handlungsmatrix geprüft, beurteilt und als Maßnahmen für den Entscheidungsvorschlag fachlich vorbereitet.

Bei Veränderungen im Einsatzgebiet der Gemeindefeuerwehr mit Auswirkungen auf die Sicherheitsbilanz und die daraus folgende Vereinbarung muss der Feuerwehrbedarfsplan in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden.

Aus den Langzeitstudien des Sachversicherungsgeschäftes ist ersichtlich, dass sich der Anteil der Feuer-Betriebsunterbrechungsversicherungen im Verhältnis zu den Feuer-Sachversicherungen deutlich erhöht hat. Die Auswertung der Betriebsschließungen und Standortverlagerung infolge eines Schadenfeuers zeigt, dass ein sehr hoher Anteil der geschädigten Betriebe ihre Produktion nicht oder nicht wieder an diesem Standort aufnehmen. Deshalb ist es

im Interesse des Trägers der Feuerwehr, ortsansässige Betriebe durch eine leistungsfähige Feuerwehr zu schützen, Schadenfeuer durch schadenarme Einsatztaktiken zu begrenzen und damit die Betriebsunterbrechung zu minimieren. Die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr trägt zur Standortsicherheit und somit zum Erhalt der Arbeitsplätze in der Gemeinde bei.

4. Detailbeschreibung der Gemeinde

4.1. Gebietsbeschreibung

Die Stadt Ratzeburg ist mit rund 15.000 Einwohnern die Kreisstadt des Herzogtum Lauenburg und Sitz der Kreisverwaltung sowie des Finanzamtes. Zudem befinden sich am Standort die Stadtverwaltung mit städtischem Bauhof, dem Amt des Lauenburgische Seen sowie alle allgemeinbildenden Schulen.

Stichworte sind: Verwaltungsgliederung und -aufbau

4.2. Geografische Lage

Die Stadt Ratzeburg liegt inmitten des Naturpark Lauenburgische Seen. Die Innenstadt ist gekennzeichnet durch die Insellage – umgeben vom Großen Ratzeburger See sowie dem Kückensee. Naherholung und Tourismus spielen eine nicht unerhebliche Rolle als Wirtschaftszweige, während größere Gewerbebetriebe unterproportional vorhanden sind – bedingt durch die jahrzehntelange Zonenrandlage.

Durch die Stadt Ratzeburg läuft die B 208, die B 207 tangiert die Stadt. Ein Personen-Schieneverkehr verbindet Ratzeburg mit Lübeck und Büchen (Hamburg), zudem wird die Strecke für den Gütertransport genutzt. Eine Schnellbusverbindung verbindet die Kreisstadt mit der Freien- und Hansestadt Hamburg. Das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Region gilt als gut ausgebaut.

Die nächste Mittelstadt Moln ist ca. 12 km entfernt in südlicher Richtung, die Hansestadt Lübeck 20 km nordlich. Ratzeburg wird von einem Ring an kleinen und mittleren Dörfern umgeben und nimmt damit auch eine Zentralfunktion wahr.

Kennzeichnend für die Stadt Ratzeburg ist die Insellage der Innenstadt mit jeweils größeren vorgelagerten Stadtteilen in östlicher sowie in westlicher Richtung Vorstadt und St. Georgsberg. Die Innenstadt stellt sozusagen ein verkehrstechnisches Nadelöhr zwischen den beiden großen Stadtteilen dar, dass insbesondere bei besonders großen Veranstaltungen

und/oder an bestimmten Wochentagen eine nicht unerhebliche Rolle bei Verzögerungen spielt.

Stichworte sind: Lage im Land / Kreis / Amt, naturgeografische Zuordnungen (Flüsse, Seen, Kanäle, Küsten), Verkehrsanbindungen

4.3. Struktur der Gemeinde

Ratzeburg ist ein Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums, d.h. alle wichtigen Strukturmerkmale – wie Grundschule und weiterführende Schule, Sportanlagen, Arzt- und Zahnarztpraxen, Arbeitsplätze, Gemeinde- oder Amtsverwaltung, Post, Bank, Apotheke, Supermarkt, Tankstelle usw. – sind hier vorhanden.

In den letzten Jahren wurden insbesondere auf dem St.Georgsberg sowie der Vorstadt größere zusammenhängende Flächen erschlossen, die heute Wohngebiete mit überwiegender EFH- und RH-Bebauung darstellen.

In beiden Bereichen wurde ebenfalls nach dem II WK erhebliche Anstrengungen unternommen, die angesiedelten Ostflüchtlinge mit Wohnraum zu versorgen, der zu einem nicht unerheblichen Teil aus Mehrfamilien-Häusern bis zu drei/vier Stockwerken besteht. Dazu ausgedehnte EFH-Siedlungen mit der Möglichkeit des kleinen landwirtschaftlichen Nebenerwerbs.

Sowohl am Rande der Ostseite als auch im Westen befinden sich Mischgewerbegebiete mit Supermärkten, überregional und regional wirkenden Dienstleistern und Handwerksbetrieben in mittlerer Größe.

Ein weiteres Gewerbegebiet südlich der Fa. ATR ist bereits erschlossen und wird mittelfristig weitere Betriebe beherbergen.

Einer der größten Gewerbebetrieb ist die Fa. ATR mit überregionaler Bedeutung und mehreren Filialen in Nord- und Ostdeutschland.

Zudem ist ein Standort der Bundespolizei mit ca. 500 Polizeiangehörigen seit Jahrzehnten prägend für die städtische Entwicklung. Hinzu kommen die Polizeiinspektion Lauenburg/Stor-
marn sowie das Polizeibezirksrevier.

Stichworte sind: Dorf-, Wohn- Mischgebiet, Gewerbe- und Industrieflächen, Unter- Mittel- Oberzentrum

4.4. Bevölkerung

Die Risikobeschreibung geht davon aus, dass das Risiko in einer Gemeinde grundsätzlich von der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner abhängt. Die der ermittelten Risikoklasse zugrunde gelegte Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner ist der Anlage A1 zu entnehmen. Eine Erhöhung des Risikos erfolgt aufgrund der Art und Weise der Bebauung, der geografischen und topografischen Gegebenheiten, der Nutzung sowie sonstiger Gegebenheiten, die eine zusätzliche Gefährdung bedeuten können.

Die Einwohnerschaft der Stadt Ratzeburg (ca. 15.000 Einwohner) ist in einem hohen Maße geprägt von Berufen in Öffentlichen Verwaltungen und Institutionen sowie der Bundes- und Landespolizei. Eine nicht unerhebliche Anzahl von Einwohnern findet seinen Arbeitsplatz in Hamburg, Lübeck und Schwerin. Verkehrsanbindung bilden hier der Individualverkehr sowie der Öffentliche Personen- und Nahverkehr

Demographisch ist zukünftig mit einer Überalterung zu rechnen, da bereits in der Vergangenheit viele Ruhestandler nach Ratzeburg verzogen sind. Die Neubaugebiete sind überwiegend geprägt durch junge Familien (Junge Ratzeburger, die nach ihrer Ausbildung wieder zurückkehren, Angehörige der BuPol; Familien, die aufgrund des relativ günstigen Preises für Bauland hierher ziehen (vgl. dazu den sog. "Speckgürtel von Hamburg)). Die durchschnittliche Anzahl der Kinder liegt über Bundesdurchschnitt von 1,34 Kindern pro Ehepaar.

Die Infrastruktur von Kindertagesbetreuung und Schulen gilt als gut ausgebaut.

Seit Anfang der 90er Jahre gab es einen erheblichen Zuzug aus den zerfallenden Sowjetrepubliken durch sog. „Deutschrussen“. Nach Bundelung in mehreren Wohngebieten haben sich viele der zweiten Generation bereits Wohneigentum (EFH) geschaffen.

Der Anteil von Flüchtlingen (seit 2015) ist durchschnittlich.

Der Tourismus spielt mit rund 190.000 Übernachtungen p.a. eine nicht unerhebliche Rolle. Neben kulturellen „Highlights“ trägt auch die Ratzeburger Seenschiffahrt zur Attraktivität bei, die Ratzeburg mit Lübeck verbindet.

Mehrere Einrichtungen des Wassersports sind hier vertreten: 2 Segelschulen, 1 Segelschule mit Übernachtungsbetrieb (CVJM), Bundesleistungszentrum der Ruderer, Kanuverein, Ruderclub. 3 Freizeitsegelhäfen befinden sich ebenfalls als Anrainer am Ratzeburger See.

Stichworte sind: Alters- und Sozialstruktur, Pendlergemeinde, Infrastruktur, Menschen mit Migrationshintergrund, Tourismus

4.5. Bebauung

Wie bereits unter 4.3 dargestellt ergibt sich noch der Aspekt der Insellage des Stadtkerns, der in der Bebauung einer typischen Kleinstadt mit Stadthäusern mit tw. hohen Deckenkonstruktionen, Kleingewerbe und Geschäften geprägt wird. Hinzu kommen die Gebäude der Öffentlichen Verwaltungen (Rathaus, Kreishaus, Amt Lauenburgische Seen) sowie die Zentrale der Kreissparkasse.

Neben der Insellage sind sowohl auf dem St.Georgsberg – dem westlichen Stadtteil – als auch in der Vorstadt weitläufige Wohn- und Gewerbegebiete (siehe 4.3).

Zwei rund 10stöckige Hochhäuser im Bereich der Sedanwiese sowie am AMEOS-Seniorenwohnsitz sind die beiden einzigen Hochhausbauten. Hinzu kommen bei der AMEOS-Gruppe eine große Seniorenwohnanlage (Einzelwohnungen) mit 5stöckiger Bebauung. Weitere Mehrfamilienhäuser bewegen sich in aller Regel im Bereich von drei bis vier Stockwerken. (Ausnahme: Tamowweg)

Durch die Innenstadt verläuft die B208 mit einem nicht unerheblichen Anteil von Schwerlastverkehr. Eine Umgehung um Ratzeburg ist seit Jahrzehnten in Planung.

Die beiden Gemeinden Albsfelde und Fredeburg, für die der Brandschutz sichergestellt wird, sind geprägt von EFH-Bebauung, tw. mit Wirtschaftsgehöften, dem Amt für Kreisforsten nebst Maschinenpark sowie zwei größeren landwirtschaftlichen Betrieben sowie Ladenfläche.

Die Gemeinde Giesensdorf, für die wir im Rahmen der nachbarschaftlichen Löschhilfe mit an oberster Stelle in der Alarm- und Ausrückordnung stehen, ist geprägt von EFH sowie ehemaligen landwirtschaftlich genutzten Gebäuden sowie vier landwirtschaftlichen Betrieben.

Stichworte sind: Beschreibung der Bebauung (Kerngebiete, Einfamilien-, Mehrfamilienhäuser, Hochhäuser), Einzelgehöfte, Ausbauten, Straßenführungen

4.6. Bauliche Objekte besonderer Art und Nutzung

4.6.1. Einrichtungen mit großen Menschenansammlungen

In der Aula der Lauenburgischen Gelehrtenschule, in der Riemannhalle (Sporthalle) sowie im Burgtheater finden große öffentliche Veranstaltungen statt, tw. mit mehr als 500 Personen. Auch der Dom zu Ratzeburg hat bei mancher Veranstaltung mehr als 700 Besucher.

Der größte Beherbergungsbetrieb ist die am KÜchensee erst kürzlich eingeweihte Jugendherberge (171 Betten). Daneben gibt es eine Anzahl von Hotels sowie viele privat angebotene Quartiere – tw. mit mehreren Zimmern (insgesamt 622 Gästebetten in 43 Betrieben – 32 Betriebe bis 8 Betten, 11 Betriebe über 8 Betten). Ein dreizügiges Kino in einem sehr verwinkelten Altbestandsgebäude ist vorhanden, mehrmals im Jahr finden dort auch größere Party-Events statt.

Neben mehreren öffentlichen Badestellen – von der DLRG in den Sommerferien und Wochenenden in den Sommermonaten beaufsichtigt - verfügt die Stadt Ratzeburg über ein Hallenbad, in der AMEOS-Einrichtung Ratzeburg die Schwimmhalle MediVital.

In den Nachbargemeinden Bäk und Römnitz befinden sich mehrere Campingplätze – tw. mit Dauercampers, Badestellen und Seglerhäfen.

Ruderakademie, das Bundesleistungszentrum sowie das CVJM-Heim sind in den Sommermonaten meist vollständig belegt und trainieren auf den Seen.

An Schulen sind zu nennen.

- Lauenburgische Gelehrtenschule (811 Schüler / 76 Lehrer/Mitarbeiter)
- Grundschule St Georgsberg (358 / 31 + OGS) Gemeinschaftsschule (721 / 76)
- Grundschule Vorstadt (315 / 24 – OGS)
- Förderschule (67 / 9)

Stichworte sind: Schulen, (Fach-)Hochschulen, Verkaufsstätten, Theater und Lichtspieltheater, Versammlungsstätten, Sport- und Schwimmhallen, Hotels- und Beherbergungsbetriebe, Jugendherbergen, Justizvollzugsanstalten, Campingplätze

4.6.2. Gebäude mit hilfs- oder betreuungsbedürftigen Personen

Ein Krankenhaus mit Regelversorgung (DRK – 158 Betten), eine geriatrische Reha-Klinik (AMEOS/DRK – 77 Betten) sowie eine Reha-Krebs-Klinik (AMEOS – 170 Betten), eine große Seniorenwohneinrichtung (AMEOS, 173 WE = ca. 260 Bewohner) mit zwei angeschlossenen Pflegeeinrichtungen (90 und 26 Betten), eine große Anlage für Betreutes Wohnen (ASB) sowie ein weiteres mittleres Pflegeheim (DRK – ca. 80 Betten) befinden sich in der Vorstadt in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander. Ein weiteres Pflegeheim (Wedemeier – ca. 50 Betten) befindet sich im westlichen Teil der Vorstadt.

Zwei mittlere Pflegeeinrichtungen für Senioren (Hospital zum Heiligen Geist (ca. 30 Betten), Fürst Bismarck (ca. 50 Betten)) befinden sich zudem auf der Insel und sind von ihrem Alter erst später dieser Nutzung zugeführt worden.

Insgesamt gibt es in Ratzeburg sieben Kindertagesstätten mit Kindern zwischen dem ersten und dem sechsten Lebensjahr.

- Kindergarten Zipfelmutze – 80 Kinder / 22 Mitarbeiter
- AWO-Kindergarten – 107 / 18
- Montessori-Kindertagesstätte Mauselloch – 42 / 10
- Kindertagesstätte Domhof – 86 / 17
- Montesson-Inselhaus – 44 / 5
- Kindertagesstätte St.Petri – 110 / 26
- Montessori-Kindertagesstätte Vorstadt – 67 / 12

Stichworte sind: Krankenhäuser der Schwerpunktversorgung, Krankenhäuser der begrenzten Regelversorgung, Psychiatrische Krankenhäuser, Senioren- und Pflegeheime, Kindergärten und Kindertagesstätten, Jugendheime, Einrichtungen für Behinderte, Ausbildungsstätten

4.6.3. Kultureinrichtungen und Denkmäler

Neben dem Ratzeburger Dorn (ca. 800 Jahre) sind zwei weitere historisch bedeutsame Kirchen vorhanden: St.Georg auf dem Berge (ca. 900 Jahre) sowie die Querschiffkirche St Petri (ca. 220 Jahre).

Auf der nördlichen Dominsel befinden sich zudem einige historische öffentliche Gebäude. Kreismuseum und A.-Paul-Weber-Museum. Daneben befinden sich auf der Domhalbinsel nördlich des Domes mehrere größere Wohngebäude in Klinkerbauweise tw mit sichtbarem Gebalk und Holzdecken sowie weicher Dacheindeckung (Reet), die über das Domtor nur schwerlich zu erreichen sind. Die Löschwasserversorgung ist für diesen Bereich besonders aufwendig.

Die Bibliothek in der Nähe des Rathauses in ein modern erstellter Bau mit historischer Substanz.

Jede der Kirchengemeinde ist zudem in Besitz von Gemeindehäusern mit einer Kapazität von ca 100-200 Besuchern.

Stichworte sind: Denkmalgeschützte Gebäude, Kirchen, Gemeindezentren, Museen, Kulturdenkmäler, Bibliotheken

4.6.4. Sonstige besondere Objekte

Das Stadtbild Ratzeburgs ist von Wassersportaktivitäten geprägt Yachthafen, 3 Segelschulen, Kanuclub und Ruderverein – tw mit Winterquartieren für die Boote.

4 Parkhäuser (im Kreishaus, in der Großen Wallstraße, AMEOS Senioreneinrichtung, Am Wall) sowie eine Tiefgarage (Terrassenhaus links neben dem DRK-Kh) sind vorhanden.

Eine Anzahl gastronomischer Betriebe sind für den Besuch als Touristenstadt selbstverständlich. 5 Tankstellen – tw. mit Campinggasverkauf in Flaschen - und mehrere kleine Kfz-Betriebe sind ebenfalls vorhanden.

Tischlerei-/Zimmermannsbetriebe – tw. mit Holzlagern - sind sowohl auf dem St.Georgsberg (3 Betriebe) als auch in der Vorstadt (1 Betrieb) sowie in der Innenstadt (1 Betrieb mit angeschlossenen Möbelhaus) vorhanden.

Jeweils eine Kleingartenanlage befinden sich sowohl auf dem St.Georgsberg als auch in der Vorstadt.

Landwirtschaftliche Betriebe befinden sich – bis auf einen Stall für Vieh in der Vorstadt - ausschließlich in den Gemeinden Fredeburg und Albsfelde sowie in der Gemeinde Giesensdorf

Große Liegenschaft des Bundes ist das weitläufige Kasernen- und Übungsgelände der Bundespolizei in der Vorstadt.

Auf dem St.Georgsberg befinden sich 2 große Baumärkte bzw Baustoffhandlungen mit Hochregallagem; in der Vorstadt einer.

Eine mittelgroße Fachwerkstatt für Campingaufbauten und Verkauf von Wohnmobilen ist im Gewerbegebiet Rackerschlag angesiedelt. Dort befinden sich auch ein Lager für Campinggasflaschen. – Hier befindet sich ebenfalls ein Postverteilungszentrum der Deutschen Post

Im Bereich der Vorstadt befindet sich ein Verwaltungsgebäude der Stadtwerke sowie das Busdepot mit Werkstatt der Ratzeburg-Möllner-Verkehrsbetriebe.

Im Außenbereich der Stadt (Richtung Alte Ziegelei) befinden sich zwei ehemalige landwirtschaftliche Betriebe, die heute als Reitanlagen genutzt werden.

In Albsfelde befindet sich ein Turm mit diversen Funk-/ Telekommunikationseinrichtungen.

Im Bereich Schmilau – Ratzeburg (Alte Bahnlinie) betreibt ein Einzelunternehmer die „Erlebnisbahn“. Diese wird von mehr als 50 000 Touristen während der Saison gerne genutzt. Drainsinfahrt, Konferenzfahrrad sowie Drachenbootfahrten auf dem Kuchen- und dem Ratzeburger See.

Stichworte sind: Zentrale Veranstaltungsorte für Großveranstaltungen, Gaststätten und Restaurants, Kraftfahrzeugbetriebe und Tankstellen, Parkhäuser, Garagen und Tiefgaragen, Tischlereien und Holzverarbeitende Betriebe, Bootshallen und Jachthäfen, Landwirtschaftliche Betriebe, Silos, Mühlenbetriebe, Kühlhäuser, Kleingartenanlagen, Liegenschaften des Bundes, Liegenschaften des Landes, Diplomatische und konsularische Vertretungen, Windkraftanlagen

4.6.5. Industriebetriebe und -anlagen

Einzigster Betrieb im Sinne der Störfallverordnung ist die Fa. ATR mit dem in Norddeutschland größten Dünge- und Spritzmittellager. Eine Gastankstelle für PKW befindet sich auf dem Gelände der Fa. ATR. – siehe auch 4.6.6.

Daneben gibt es zwei metallverarbeitende Betriebe im Gewerbegebiet Heinrich-Hertz-Str. mit Außenlager und ein Betrieb in der Vorstadt.

In der Vorstadt befinden sich weitläufige Kieswerke sowie ein Betonwerk und Speditionunternehmen.

Ein Recyclinghof von Wertstoffen (AWSH) sowie eine Autolackiererei befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Feuerwache.

Hochregale finden sich bei der Fa. ATR, Hass & Hatje (Baustofflager) sowie im Baumarkt in der Vorstadt.

In unmittelbarer Nähe zur Feuerwache befindet sich die Fa. Schoppe & Schulz (Herstellung von Lebensmittelprodukten)

Im Innenstadtbereich findet sich eine umfangreiche Möbelausstellung einer hiesigen Firma, die sich über mehrere angrenzende Häuser erstreckt; darüber sind Wohnungen untergebracht. In unmittelbarer Nähe dazu befindet sich das Lager, in dem verschiedene Holzprodukte lagern.

Stichworte sind: Betriebe im Sinne der Störfallverordnung, Industriebetriebe, Werk, Kunststofflager und Recyclinghöfe, Hochregallager, Tanklager, Wirtschafts- und Gewerbeflächen mit Produktions- und Lagerflächen

4.6.6. Besondere Gefahrenobjekte

Auf mehreren Eigenheimen befinden sich mittlerweile Photovoltaikanlagen. Eine großflächige Anlage auf dem Nebengelass der Domäne Fredeburg sowie auf einem Gebäude der „Alten Ziegelei“.

Von der Fa. ATR wird eine mittelgroße Biogasanlage auf dem Betriebsgelände betrieben sowie eine große Getreide- und Futtermittel-Siloanlage.

In der Vorstadt ist eine röntgenologische Praxis ansässig

Siehe auch 4.6.4

Stichworte sind: Einrichtungen mit radioaktiven Stoffen z B Krankenhäuser, Arztpraxen, Biogasanlagen, Photovoltaikanlagen,

4.6.7. Verkehrswege

Direkt durch die Innenstadt verläuft die B 208 (West-Ost), die B 207 (Nord-Süd) tangiert die Stadt mit einem nicht unerheblichen Anteil an Schwerlast- und Busverkehr (Verbindung zwischen der A20 und A24). Zudem bildet die B 208 ist Ost-West-Achse nach Mecklenburg-Vorpommern.

Ca 12 km entfernt verläuft die Autobahn A 20. Nach der Alarm- und Ausrückordnung ist ein Einsatz der FF Ratzeburg auch dort vorgesehen.

In der Sommerzeit bewegt sich ein erheblicher Anteil an Individual- und Busverkehr im Bereich der Innenstadt (Tourismus).

Bedingt durch Berufsverkehr, überörtlichem Lieferverkehr und Tourismus kommt es im Verlauf der B207 im Bereich der Innenstadt relativ häufig zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen mit nicht unerheblicher Staubbildung.

Die Inselinnenstadt ist geprägt von einer Anzahl sehr enger Straßenzüge, die eine schlechte Zugänglichkeit für die Einsatzfahrzeuge zur Folge haben.

Am Stadtrand verläuft die einspurige Bahntrasse Lubeck – Buchen, auf der neben Personentransport auch Güter transportiert werden. Begegnungspunkt der Züge ist hier der Bahnhof Ratzeburg.

Ein größerer Güterumschlag von verschiedenen landwirtschaftlichen Produkten erfolgt auf dem Gelände der Fa. ATR.

Die Anbindung zu den umliegenden Orten erfolgt in aller Regel über Kreisstraßen, die tw. sehr schmal und kurvig verlaufen und oft aus Alleen alter Baumbestände bestehen.

Die Einfugschneise des Flugplatzes Lübeck-Blankensee läuft tw. über den städtischen Bereich, bei besonderen Wetterlagen auch die Einfugschneise des Flughafens HH-Fuhlsbüttel.

Stichworte sind Straßen- und Schienennetz (Bundesautobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen), Flugplätze (Luftverkehr), fließender und ruhender Verkehr, Verkehrsaufkommen, Bus- und Schwerverkehr, Quell- und Zielverkehr, Warenumschlag, Häfen, Schienenverkehr (Personen- und Güterverkehr), Flüsse, Kanäle, Seen, Küsten

4.6.8. Löschwasserversorgung

Ein öffentliches Hydrantennetz - tw. als Ringleitungssystem - wird vorgehalten – dies auch in der Ortschaft Albsfelde. In Fredeburg befinden sich 1 Tiefbrunnen mit eigener Pumpe sowie eine Löschwasserezisterne.

Die umliegenden Seen ermöglichen darüber hinaus die Entnahme von Löschwasser über Pumpen.

Im Ausrückbereich liegen große zusammenhängende Waldgebiete (Kreisforst Hztg. Lauenburg und Stadforst Lübeck), Mooregebiete und im Wald befindliche Gehöfte und Einzelhäuser (Kreisforst, ehemalige Diensthäuser der dort Angestellten)

Stichworte sind: öffentliche Wasserversorgung, privates Hydrantennetz bei besonderen Objekten, offene Wasserentnahmestellen, Bereiche unzureichender Wasserversorgung (Waldgebiete, Kleingartenanlagen, Campingplätze)

4.6.9. Besondere Ver- und Entsorgungseinrichtungen

Ein Rohrleitungssystem mit Erdgas ist in den Neubau- sowie in den Gewerbegebieten auf dem St.Georgsberg sowie in der Vorstadt installiert.

Die Kläranlage befindet sich außerhalb Ratzeburgs ca. 8 km entfernt. Gegenüber befindet sich in Sichtweite ebenfalls eine Kläranlage der umliegenden Ortschaften.

Ein Recycling-Zentrum mit Zwischenlagerung in Containern bzw. einer Halle u.a. mit Sonderabfällen befindet sich unmittelbarer Nähe zur Feuerwache.

Stichworte sind: Energieversorgungsunternehmen, ober- und unterirdische Rohrleitungen für flüssige oder gasförmige Stoffe mit Austrittsmengen bis zur Unterbrechung, Kläranlagen, Müllverbrennungsanlagen, (Sonder-)Deponien

5. Gefährdungspotential

5.1. Schutzzielbeschreibung

Gesetzliche Aufgaben des Feuerwehrwesens sind das Bekämpfen von Bränden und der Schutz von Menschen, Tieren und Sachen vor Brandschäden als Abwehrender Brandschutz und die Technische Hilfe bei Not- und Unglücksfällen. Die Aufgaben des Vorbeugenden Brandschutzes, um Brände und Brandgefahren zu verhüten, sind nur mittelbar Gegenstand des Feuerwehrbedarfsplans, die Pflicht zum Mitwirken im Katastrophenschutz hat keine Auswirkungen auf diesen Feuerwehrbedarfsplan.

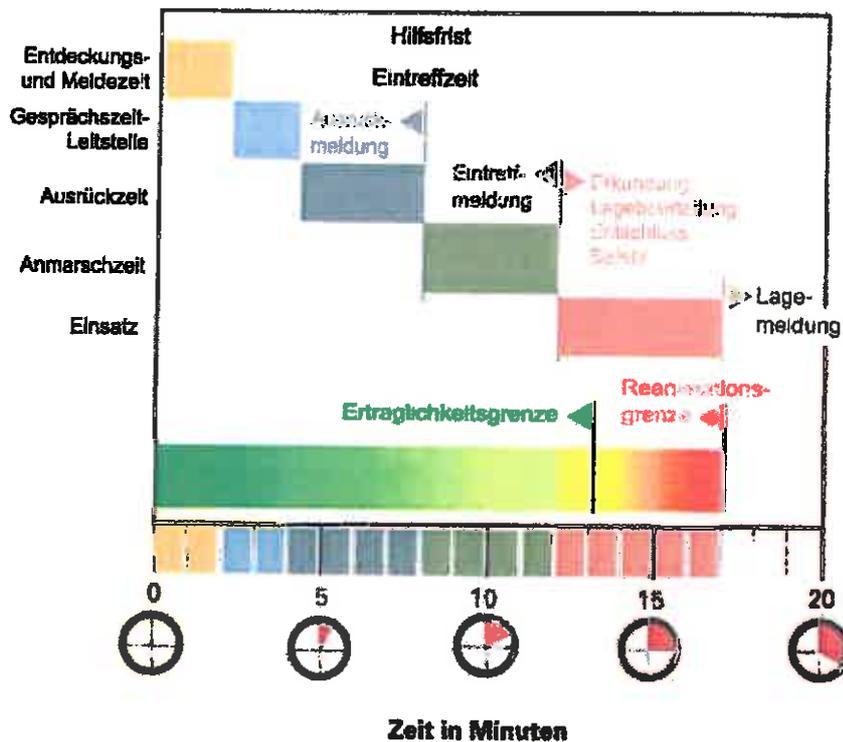
Das Schutzziel des kritischen Wohnungsbrandes legt ein typisches Schadensszenario zugrunde, welches regelmäßig wiederkehrt, ein erhebliches Gefährdungspotential für das Leben oder die Gesundheit von Menschen darstellt.

Daraus ergibt sich für den Einsatzverlauf die Reihenfolge

- das Retten von Menschen,
- das Schützen von Tieren, Sachwerten und der Umwelt sowie das
- Verhindern der Schadensausbreitung.

Bei einem Wohnungsbrand ist die zeitkritische Phase zunächst die Menschenrettung und anschließend die Brandbekämpfung. Hierbei werden folgende Zeiten zugrunde gelegt, die auf

der so genannten O.R.B.I.T.-Studie¹ beruhen: Die Erträglichkeitsgrenze bei einer Belastung durch Brandrauch beträgt dreizehn Minuten, die Reanimationsgrenze siebzehn Minuten. Bis zu diesem Zeitpunkt muss die Menschenrettung spätestens abgeschlossen sein.



5.2. Kritischer Wohnungsbrand

Der kritische Wohnungsbrand unterstellt einen Brand im ersten Obergeschoss eines Gebäudes, in dem der Treppenraum als erster baulicher Rettungsweg verrauchert ist und die Menschenrettung über Rettungsmittel der Feuerwehr als zweiten Rettungsweg erfolgen muss.

Die häufigste Todesursache bei einem Wohnungsbrand ist die Vergiftung durch Kohlenmonoxid und andere toxische Verbrennungsprodukte. Nur etwa zehn Prozent der Todesopfer erliegen ihren Verbrennungen. Ergebnis der Orbit-Studie ist, dass für Opfer von Rauchgasvergiftungen eine Reanimationsgrenze von siebzehn Minuten nach Brandausbruch gilt.

¹ Feuerwehrsystm – O.R.B.I.T., Entwicklung eines Systems zur Optimalen Rettung, Brandbekämpfung mit Integrierter Technischer Hilfeleistung im Auftrag des Bundesministers für Forschung und Technologie, Porsche AG, Forschungsbericht KT 7612, 1978

Erfolgen bis zu diesem Zeitpunkt keine Rettung und keine lebensrettenden medizinischen Maßnahmen, sinkt die Überlebenschance auf ein Minimum.

Experimentelle Untersuchungen ergaben, dass bei Ausbruch eines Wohnungsbrandes nach achtzehn bis zwanzig Minuten die zur Brandbekämpfung eingesetzten Einsatzkräfte einem sehr hohen Risiko eines schlagartigen Durchzündens aller brennbaren Objekte im Brandraum (Raumdurchzündung) ausgesetzt sind. Mit dem Durchzünden verbindet sich ein enormer Temperaturanstieg, der trotz persönlicher Schutzausrüstung die zur Menschenrettung eingesetzten Einsatzkräfte stark gefährdet. Während oder nach diesem Durchzünden ist ein Aufenthalt im Brandraum nicht mehr möglich.

5.3. Spezielle Gefährdungsabschätzung

Der kritische Wohnungsbrand gilt als anerkannte Regel der Technik. Die Risikobeschreibung der Gemeinde kann im Ergebnis dazu führen, dass sich aus der Gefährdungsabschätzung weitere Schutzziele ergeben.

Sowohl die Ausrückzeit als auch die Mannschaftsstärke ist im Kerngebiet des Ausrückbereiches als zufriedenstellend zu beschreiben.

Kritisch hingegen ist das rechtzeitige Erreichen in ausreichender Mannschaftsstärke für den Bereich der AMEOS-Seniorenanlage (mit Gruppen- und Einzelwohnungen sowie Pflegestationen) sowie des Geriatrischen Zentrums und des DRK-Krankenhauses zu bewerten.

Da es sich um einen größeren, tw. sehr unübersichtlichen Gebäudekomplex (mit Keller und Parkhaus sowie diversen Stationen) handelt, besteht hier ein gewisser Handlungsdruck, da sich der kritische Wohnungsbrand sehr schnell in ein Großfeuer entwickeln kann, bei dem es auch um eine erhebliche Anzahl von betroffenen Menschenleben handeln könnte (Menschenrettung, Evakuierung, Brandbekämpfung).

Im Bereich der Innenstadt sind die tw. sehr engen Wohnstraßen als Problemzonen zu sehen, die kaum die notwendige Aufstell- und Entwicklungsfläche für die eingesetzten Löschfahrzeuge bieten.

Stichworte sind: prüfen, ob die für den kritischen Wohnungsbrand zugrundegelegten Hilfsfenster, die Anzahl der Einsatzkräfte sowie die Einsatzmittel für die weiteren Schutzziele ausreichen oder dem neu definierten Schutzziel angepasst werden müssen

5.4. Einsatzübersicht

Die Gesamtübersicht über die Verteilung der Einsätze der Gemeindefeuerwehr auf die Einsatzbereiche Abwehrender Brandschutz, Technische Hilfe, Fehlalarme und Sonstige Einsätze sind in der **Anlage G3** beigefügt. Die Anzahl der jährlichen Einsätze selbst lässt keinen Rückschluss über die Eintrittswahrscheinlichkeit eines kritischen Wohnungsbrandes zu und entbindet den Träger der Feuerwehr nicht von der Verpflichtung, eine leistungsfähige Feuerwehr zu unterhalten.

In den vergangenen Jahren sind die Einsatzzahlen rapide gestiegen. Mit 2017 wurde die bisherige Höchstzahl von 400 Einsätzen erreicht, wobei vom zweiten Standort (THW, Pillauer Str., LF 16/12) rund 30% der Einsätze mit ausgeführt wurden. Technische Rettung nimmt dabei einen besonders hohen Stellenwert ein.

Mit einer weiteren Steigerung ist in den nächsten Jahren – gerade auch durch ausgedehnte Unwetterlagen - zu rechnen.

Um eine ausreichende Anzahl von Atemschutzgerägeträgern, die für eine Stadt wie Ratzeburg nicht ausreichend ist, im Einsatzfall zu gewährleisten, werden die umliegenden Wehren im Bedarfsfall zu größeren oder zeitintensiveren Einsätzen mitalarmiert – Ebenso umgekehrt als nachbarschaftliche Löschhilfe in der Region.

Die Tagesverfügbarkeit von Einsatzkräften aller Funktionen unter der Woche wird immer wieder als kritisch angesehen!!!

Weitere Stichworte sind. Begründungen für besonders hohe oder sehr niedrige Einsatzzahlen, Maßnahmen zur Prävention, nachbarschaftliche Löschhilfe, Alarm- und Ausrückordnung mit dem Ziel, die Verfügbarkeit von Funktionen sicherzustellen

5.5. Risikoklasse

Die Gefährdungsabschätzung einer Gemeinde wird durch die ermittelte Risikoklasse ausgedrückt (**Anlage A1**).

Für Ortsfeuerwehren mit einem eigenen Ausrückebereich werden die Risikopunkte nach der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohnern in dem Ausrückebereich und den dort befindlichen Risiken ermittelt. Die Risikoklassen der Ausrückebereiche der Ortsfeuerwehren sind aus den **Anlagen A1 bis A7** ersichtlich.

6. Bemessungswerte

Die Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr wird danach beurteilt, ob die Bemessungswerte Einsatzmittel, Hilfsfrist und Einsatzkräfte zeitgleich erfüllt werden. Die nachfolgenden Grafiken veranschaulichen die wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen den Bemessungswerten. Es ist nicht allein entscheidend, wie viele Einsatzkräfte innerhalb der Hilfsfrist mit wie vielen Einsatzmitteln an der Einsatzstelle sind, sondern ob die für den Einsatz erforderlichen Funktionen (z.B. Einsatzleitung, Maschinist oder Einsatzkräfte mit Atemschutz) innerhalb der Hilfsfrist verfügbar sind. So steht der Einsatz Erfolg auch in Frage, wenn ausreichend Funktionen an der Einsatzstelle sind, aber die Hilfsfrist nicht eingehalten werden konnte. Bei der Anzahl der Einsatzkräfte, die die notwendigen Funktionen ausfüllen können, handelt es sich um die Mindestanzahl.

6.1. Einsatzablauf kritischer Wohnungsbrand



Der Umfang der Einsatzleitung ist nach der Feuerwehrdienstvorschrift FwDV 100 abhängig von der Gefahrenlage, dem Schadenereignis und den zu führenden Einheiten. Bei den alltäglichen Einsätzen zur Gefahrenabwehr kann die Einsatzleiterin oder der Einsatzleiter (zum Beispiel die Gruppenführerin oder der Gruppenführer) in der Regel ohne Unterstützung

durch weitere Führungskräfte und weiteres Führungsunterstützungspersonal die anstehenden Aufgaben erfüllen.

Der Status des Ausrückebereichs einer Ortsfeuerwehr oder des Einsatzgebietes einer Gemeindefeuerwehr wird durch Ampeln dargestellt. Ist der Ausrückebereich einer Ortsfeuerwehr mit dem Status rot gekennzeichnet, ohne dass die Sicherheitsbilanz mit den Maßnahmen der Handlungsmatrix als Stellschrauben ausgeglichen werden konnte, erhält auch das Einsatzgebiet der Gemeindefeuerwehr den Status rot.

6.2. Sicherheitsbilanz

Zusätzlich zu den Bemessungswerten als Voraussetzung für die Menschenrettung und Brandbekämpfung bei einem kritischen Wohnungsbrand werden die Risiken in einer Gemeinde und in den Ausrückebereichen nach dem in Schleswig-Holstein angewandten Merkblatt zur Ermittlung notwendiger Feuerwehrfahrzeuge (Löschfahrzeuge) aufgrund von Risikoklassen ermittelt. Aus der Gegenüberstellung der ermittelten Risikoklasse und den in der Gemeinde oder den Ausrückebereichen verfügbaren Fahrzeugpunktwerten ergibt sich die Sicherheitsbilanz.

Ausgeglichen ist eine Sicherheitsbilanz, wenn die Risikoklasse und die Summe der Fahrzeugpunkte im Wesentlichen übereinstimmen. Im Rechenmodell der zu ermittelnden Risikoklasse ist ein Abweichen von fünf Prozent der Risikopunkte zur nächst tieferen Risikoklasse eingerechnet. Die Differenz ist in der **Anlage A2** ausgewiesen. Ist die Summe der Fahrzeugpunkte größer als die der Risikoklasse, ist die Sicherheitsbilanz positiv. Ist die Summe der Fahrzeugpunkte kleiner als die der Risikoklasse ist die Sicherheitsbilanz negativ.

Trotz positiver oder ausgeglichener Sicherheitsbilanz kann der Ampelstatus für die Gemeindefeuerwehr oder den Ausrückebereich einer Ortsfeuerwehr mit rot gekennzeichnet sein, wenn einer oder mehrere der Bemessungswerte nicht erfüllt sind. Für diese Fälle gibt es Prüfmöglichkeiten, mit welchen Stellschrauben und welchen zu treffenden Maßnahmen aus der Handlungsmatrix die Defizite ausgeglichen werden können.

6.3. Einsatzmittel

Als Mindestausstattung für die Ersteinsatzmaßnahmen zur Menschenrettung sind vier umluftunabhängige Atemschutzgeräte, Rettungsmittel je nach Geschosshöhe (eine vierteilige Steckleiter (Rettungshöhe bis acht Meter) oder eine dreiteilige Schiebleiter (Rettungshöhe bis zwölf Meter bei Bauten bis zum 30. April 2009)), Geräte für die einfache Technische Hilfe und auf einem Löschfahrzeug mitgeführtes Löschwasser erforderlich. Zukünftig wird bei

Neubauten und Rettungshöhen von über 8 m nicht mehr vom Einsatz tragbarer Leitern ausgegangen, dies gilt jedoch nicht für den Bestand.

6.3.1. Risikoklasse 1

In acht Minuten nach Alarmierung soll mindestens ein TSF-W und innerhalb von dreizehn Minuten nach Alarmierung soll mindestens ein TSF an der Einsatzstelle eintreffen.

In den Gemeinden, in denen das an der Einsatzstelle zuerst eintreffende Fahrzeug ein TSF ist, ist durch die Alarm- und Ausrückeordnung das Zufahren eines wasserführenden Löschfahrzeuges vorzuplanen.

6.3.2. Risikoklasse 2

In acht Minuten nach Alarmierung soll mindestens ein LF 10 (bisher LF 8/6 oder LF 10/6) und innerhalb von dreizehn Minuten nach Alarmierung soll mindestens ein TSF an der Einsatzstelle eintreffen.

In den Gemeinden, in denen das an der Einsatzstelle zuerst eintreffende Fahrzeug ein TSF oder TSF-W ist, ist durch die Alarm- und Ausrückeordnung das Zufahren eines LF 10 (bisher LF 8/6 oder LF 10/6) vorzuplanen, um bei einer Rettungshöhe von mehr als 7,2 Metern — sofern nicht ein zweiter baulicher Rettungsweg vorhanden ist — den zweiten Rettungsweg mit einer dreiteiligen Schiebleiter sicherzustellen. Mit der Inkraftsetzung der überarbeiteten Landesbauordnung Schleswig-Holstein ab dem 01. Mai 2009 ist die dreiteilige Schiebleiter kein anerkanntes Rettungsmittel mehr. Dies bedeutet, dass bei Gebäuden deren zweiter Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr führt und bei denen die Oberkante der Brüstung von zum Anleitern bestimmten Fenstern oder Stellen mehr als 8 m über der festgelegten Geländeoberfläche liegt, nur errichtet werden dürfen, wenn die Feuerwehr über die erforderlichen Rettungsgeräte wie Hubrettungsfahrzeuge verfügt.

6.3.3. ab der Risikoklasse 3

Je nach Rettungshöhe für den zweiten Rettungsweg sind vorgesehen:

bis 12 Meter Rettungshöhe

In acht Minuten nach Alarmierung soll mindestens ein LF 10 (bisher LF 8/6 oder LF 10/6) — bei baulich fehlendem zweiten Rettungsweg mit einer dreiteiligen Schiebleiter — und innerhalb von dreizehn Minuten nach Alarmierung soll mindestens ein TSF an der Einsatzstelle eintreffen.

In den Gemeinden, in denen das an der Einsatzstelle erst eintreffende Fahrzeug ein TSF oder TSF-W ist, ist durch die Alarm- und Ausrückeordnung das Zufahren eines LF 10 (bisher LF 8/6 oder LF 10/6) vorzuplanen.

oder

größer als 12 Meter Rettungshöhe

In acht Minuten nach Alarmierung sollen mindestens ein LF 10 (bisher LF 8/6 oder LF 10/6) und — sofern nicht ein zweiter baulicher Rettungsweg vorhanden ist — ein Hubrettungsfahrzeug an der Einsatzstelle eintreffen.

In den Gemeinden, in denen das an der Einsatzstelle erst eintreffende Fahrzeug ein TSF oder TSF-W ist, ist durch die Alarm- und Ausrückeordnung das Zufahren eines LF 10 (bisher LF 8/6 oder LF 10/6) vorzuplanen.

6.4. Hilfsfrist

Die Hilfsfrist für Feuerwehren beträgt in Schleswig-Holstein zehn Minuten. Sie beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Notruf in der Feuerwehreinsatz- und Rettungsleitstelle entgegengenommen wird und endet mit dem Eintreffen an der Einsatzstelle und dem Tätigwerden der Feuerwehr.

Die Hilfsfrist unterteilt sich in die Gesprächs- und Dispositionszeit in der Feuerwehreinsatz- und Rettungsleitstelle, die Ausrückezeit nach Alarmierung der Einsatzkräfte und die Anfahrtszeit.

Der Aktionsradius der Feuerwehr ist abhängig von der Ausrückezeit. Je länger die Zeitspanne für die Ausrückezeit ist, desto kleiner wird der Aktionsradius.

Die Aktionsradien geben die Umkreise vom Feuerwehrhaus aus an, die in acht (schwarz) oder dreizehn Minuten (grau) erreichbar sind (Anlage A 3.3 Druckansicht Google Maps). Alle Bereiche, die außerhalb dieser Aktionsradien liegen, sind für die Feuerwehr nicht innerhalb der Hilfsfrist erreichbar.

6.5. Einsatzkräfte

Um eine erfolgreiche Menschenrettung bis spätestens zur siebzehnten Minute nach Brandausbruch durchzuführen, müssen acht Minuten nach der Alarmierung zehn Einsatzkräfte an der Einsatzstelle eintreffen. Diese Einsatzkräfte können ausschließlich die Menschenrettung über zwei voneinander unabhängige Rettungswege ohne Brandbekämpfung durchführen. Das vorgenommene wasserführende Strahlrohr ist für die Eigensicherung des im Innengriff tätigen Angriffstrupp erforderlich. Dieser Einsatz ist nur unter umluftunabhängigem

Atemschutz möglich. Deshalb müssen vier Einsatzkräfte die Funktionen Atemschutzgeräteträger erfüllen.

Dreizehn Minuten nach der Alarmierung müssen sechs weitere Einsatzkräfte an der Einsatzstelle verfügbar sein, die zur Brandbekämpfung eingesetzt werden und die Menschenrettung unterstützen können. Von den sechs weiteren Einsatzkräften müssen ebenfalls vier die Funktion Atemschutzgeräteträger erfüllen.

7. Organisation der Gemeindefeuerwehr

Die Gemeindefeuerwehr besteht aus einer Hauptwache in der Robert-Bosch-Str., einem Fz-Standort beim THW, Pillauer Weg, sowie einem Bootshaus in der Seestr. für ein RTB I, in der in der Einsatzabteilung 76 (Stand: 20.03 2018) aktive Führungs- und Einsatzkräfte verfügbar sind. Die Gemeindefeuerwehr hat eine Jugendabteilung mit 35 Jugendlichen.

Ein Kommandowagen befindet sich bei einem Einheitsfuhrer ab Zugfuhrer ständig „am Mann“, so dass das zügige Erreichen des Einsatzortes für die Erkundung sichergestellt ist.

In der Regel können bei einem Einsatz aller erforderlichen Funktionen – wie gefordert – besetzt werden. Die Funktion von Atemschutzgeräteträgern als Angriff-/Sicherheitstrupp ist während des Tages kritisch.

Der Anteil der AT-Träger mit 27 entspricht ca. 30% und muss für eine Wehr dieser Größe höher sein

Die Tagesverfügbarkeit ist derzeit für die meisten Einsätze ausreichend befindet sich aber in kritischer Entwicklung – gerade bei größeren Einsatzlagen.

Der Anteil von Frauen liegt bei derzeit 7,5 % und ist damit als unterdurchschnittlich anzusehen.

Der Anteil an Führungskräften ist als ausreichend für die beiden Einsätze anzusehen

Jedes Jahr wechseln 1-2 Kameraden von der JF in die Einsatzabteilung. Dem stehen eine Anzahl von Neueintritten sowie Übertritten gegenüber, die durch Austritte wieder ausgeglichen werden, so dass sich die Mannschaftsstärke in den vergangenen Jahren kaum geändert hat (ca. 75-80 Einsatzkräfte).

Die Anzahl der Maschinisten für Großfahrzeuge (FS-Klasse 2 bzw. C) ist als knapp ausreichend anzusehen. Nachwuchsgewinnung zur Ausbildung ist auch hier immer wieder erforderlich. Der Erwerb des Führerscheins wird durch die Stadt Ratzeburg gefördert.

Mitwirkung im vorbeugenden Brandschutz findet statt – so auch Brandschutzerziehung in Kindergärten und öffentlichen Einrichtungen sowie in den Altersheimen, die aber seit Jahren noch ausbaufähig ist. Im Jahr kommen außerdem ca. 6 Brandsicherheitswachen bei öffentlichen Veranstaltungen dazu.

Stichworte sind: Anteil Frauen, Besetzung der Funktionen, körperliche Eignung Atemschutz abhängig von der Altersstruktur, genügend Führerscheininhaber, Führungskräfte, Ausbildungsstand, Übertritte aus den / der Jugendabteilung(en), Maßnahmen zur Personalgewinnung, Aufgaben innerhalb der Gemeinde, Brandsicherheitswachen, Brandschutzerziehung und -aufklärung, Mitwirken im vorbeugenden Brandschutz, Einnahmen aus gebührenpflichtigen Einsätzen und Tätigkeiten gegen Kostenerstattung, Höhe und Verteilung der Haushaltsmittel,

7.1. Bemessungswerte Gemeindefeuerwehr

Die Bewertung einer Gemeindefeuerwehr ergibt sich aus der Sicherheitsbilanz, den Einsatzmitteln, der Hilfsfrist sowie den Einsatzkräften. Die Grundlage dieser Bewertung bildet die Betrachtung der Ausrückebereiche. Werden in den Ausrückebereiche nicht alle Bemessungswerte mit dem Ampelstatus grün bewertet, erhält die Gemeindefeuerwehr den Ampelstatus rot, und es muss mit Hilfe der Stellschrauben geprüft werden, welche Maßnahmen zum Ausgleich der Defizite auch gemeindeübergreifend möglich sind.

Für die tatsächliche Beurteilung der Sicherheitsbilanz ist zusätzlich die Betrachtung der Bemessungswerte Hilfsfrist, Einsatzkräfte und Einsatzmittel erforderlich, da sich aus dieser Gesamtschau erst die Leistungsfähigkeit der Gemeindefeuerwehr abschließend beurteilen lässt

7.2. Sicherheitsbilanz

Das Ergebnis aus dem Vergleich der ermittelten Risikoklasse und der Summe der In der Gemeindefeuerwehr verfügbaren Fahrzeugpunkte ist in der **Anlage G2.1** als Ampelstatus mit der Bewertung rot (Defizit) oder grün (kein Defizit) dargestellt.

7.3. Einsatzmittel

Die innerhalb der Hilfsfrist an der Einsatzstelle verfügbaren Einsatzmittel der Gemeindefeuerwehr werden in der **Anlage G2.2** als Ampelstatus mit der Bewertung rot (Defizit) oder grün (kein Defizit) dargestellt.

Die vorgehaltenen Einsatzmittel entsprechen am Hauptstandort nur knapp der geforderten Punktezahl (inkl. nachbarschaftlicher Hilfe) bei Berücksichtigung der Sicherheitsbilanz: - 8 Punkte. – Dieses wird durch die Anschaffung eines LF 20 im Jahr 2019 kompensiert werden.

Am Fz.-Standort Vorstadt ergibt sich ein eklatantes Missverhältnis von – 201 Punkten aufgrund der Einwohnerzahl und der Riskobeurteilung.

Auch ist das TMF zur Bildung eines zweiten Rettungsweges zur Menschenrettung frühestens nach ca. 13' am äußersten Punkt des Ausrückbereiches (AMEOS Seniorenwohnsitz und Hochhaus Schmilauer Str. 1000) eingetroffen. Hinzu kommt dann die Zeit, bis die Anleite- rung erfolgt ist, so dass der kritische Zeitpunkt zur Menschenrettung hier bereits überschrit- ten wird.

Süchworte sind entspricht der Anzahl der Fahrzeugpunkte der für das Einsatzgebiet ermittelten Risikoklasse, erreichen die für das Schutzziel erforderlichen Löschfahrzeuge innerhalb der Hilfsfrist die Einsatzstelle mit der für die Menschenrettung erforderlichen feuer- wehrtechnischen Beladung, wird der zweite Rettungsweg mit der erforderlichen Anleiterhöhe sichergestellt

7.4. Hilfsfrist

Die Aktionsradien im Einsatzgebiet der Gemeindefeuerwehr werden in der **Anlage G2.3** (Druckansicht Google Maps) als Ampelstatus mit der Bewertung rot (Defizit) oder grün (kein Defizit) dargestellt.

Siehe dazu auch 8.3.

Die Hilfsfrist (bis 13') ist nur knapp für den gesamten Ausrückbereich zu halten. Gerade die Peripherie mit ihren massierten Altenwohnanlagen, Pflegeeinrichtungen sowie Krankenhau- ser und Reha-Einrichtungen, in dem sich überwiegend ältere, nicht so mobile Menschen auf- halten ist davon in besonderer Weise betroffen

Stichworte sind: Im Einsatzgebiet werden die für das Schutzziel bedeutsamen Gebiete erreicht / nicht erreicht / teilweise erreicht, Beschreiben der Bereiche, die in der Hilfsfrist nicht erreichbar sind und Bewerten der dort vorhandenen Risiken, Überprüfen, ob mit einer Isochronenanalyse (beispielsweise durch Abfahren des Straßennetzes oder mittels Routenplaner) aufgrund der örtlichen Gegebenheit sich tatsächlich andere Erreichbarkeiten ergeben als sich diese mit den Radien darstellen lassen, Bewerten der Bereiche, die nicht innerhalb der Aktionsradien liegen, ob es sich um bebauten Gebiete oder um Bereiche handelt, die vor dem Hintergrund des Schutzziels nicht zwingend innerhalb der Hilfsfrist erreicht werden müssen

7.5. Einsatzkräfte

Die innerhalb der Hilfsfrist an der Einsatzstelle verfügbaren Einsatzkräfte der Gemeindefeuerwehr werden in der **Anlage G2.4** als Ampelstatus mit der Bewertung rot (Defizit) oder grün (kein Defizit) dargestellt.

Für das Bewerten der Stärke der Einsatzabteilung und ihre Verteilung auf die für den kritischen Wohnungsbrand erforderlichen Funktionen ist es notwendig, die Verfügbarkeit der Führungs- und Einsatzkräfte zu bewerten. In der Feuerwehr ist es üblich, dass Führungs- und Einsatzkräfte über die Qualifikation für mehrere Funktionen verfügen. Allerdings ist entscheidend, welche Funktion im Einsatzfall wahrgenommen wird. Die Forderung des Arbeitsmarktes nach Mobilität führt dazu, dass die Verfügbarkeiten von Führungs- und Einsatzkräften unterschiedlich sind. Deshalb wird wochentags in Tages- und Nachtverfügbarkeit unterschieden.

Bei Alarmierung „Standardfeuer“ ist mindestens eine Gruppe mit allen Funktionen sowie ein Führungsfahrzeug besetzt. Im zweiten Anmarsch wird in aller Regel knappe Zugstärke erreicht, aber die Besetzung der damit verbundenen Funktionen ist nicht immer gegeben.

Die Tagesverfügbarkeit für alle Funktionen nimmt weiterhin ab. An normalen Wochentagen kann tagsüber – je nach Einsatzstichwort – jeweils oft nur eine Gruppe mobilisiert werden. Nach Stichwörterhöhung und/oder zweiter Alarmierung eine weitere Staffel/Gruppe.

Die Einsatzkräfte haben tw. sehr lange Wege bis zur Wache zurückzulegen.

Stichworte sind: Gesamtstärke einschließlich der Reserveabteilung sind am Wohnort regelmäßig verfügbar, nicht verfügbar, Anzahl der Funktionen in der Unterscheidung am Wohnort verfügbar oder nicht verfügbar, weitere Unterteilung in Tagesverfügbarkeit, Prüfen, ob die Funktionen innerhalb der Hilfsfrist an der Einsatzstelle eintreffen

7.6. Bewerten des Einsatzgebietes der Gemeindefeuerwehr

Im Großen und Ganzen ist die Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg bezüglich der geforderten Leistungen ausreichend aufgestellt.

Folgende Punkte ergeben sich als kritische Masse:

- Tagesverfügbarkeit abnehmend
- Die Nachwuchsgewinnung muss als ein gesellschaftliches Problem unserer Stadt gesehen werden und nicht nur als Aufgabe innerhalb der Feuerwehr.
- Im Bereich der Vorstadt mangelt es an einem Löschfahrzeug; die Hauptwache ist von der Bewertung her ausreichend.
- Das Einhalten der Hilfsfristen am Rande des Einsatzgebietes (AMEOS Seniorenwohnsitz, Pflegeeinrichtungen, Krankenhaus) sind als äußerst kritisch zu betrachten.
- Das Einhalten der Hilfsfristen innerhalb der Ratzeburger Insel ist ebenfalls als kritisch zu sehen. Hinzu kommt die besondere Gebäudeanordnung und die tw. sehr engen Zuwegungen.

Stichworte sind: Sicherheitsbilanz, Einsatzmittel, Einhalten der Hilfsfrist, Besetzen der Funktionen, Personalverfügbarkeit

Sofern die Defizite eines oder mehrerer der Bemessungswerte innerhalb des Einsatzgebietes der Gemeindefeuerwehr nicht ausgeglichen werden können, ist zu prüfen, ob dies organisatorisch zwischen mehreren Trägern des Feuerwehrwesens möglich ist. Die nachfolgende Handlungsmatrix (Anlage G2.5) gibt Anhaltswerte dafür, welche Stellschrauben möglich und welche Maßnahmen zum Ausgleich einer defizitären Sicherheitsbilanz denkbar sind. Die tatsächlichen Möglichkeiten sind von den regionalen, fachlichen und organisatorischen Gegebenheiten abhängig.

Die Gesamtübersicht über die Verteilung der Einsätze der Gemeindefeuerwehr auf die Einsatzbereiche Abwehrender Brandschutz, Technische Hilfe, Fehlalarme und Sonstige Einsätze sind in der Anlage G3 beigelegt.

8. Ergebnis

Die unter 7.6 aufgeführten Defizite sollten zeitnah angegangen und gelöst werden.

Entweder Ausgleich der defizitären Sicherheitsbilanz innerhalb des Einsatzgebietes des Trägers des Feuerwehrwesens

Oder Kein Ausgleich der defizitären Sicherheitsbilanz innerhalb des Einsatzgebietes des Trägers des Feuerwehrwesens

Oder Ausgleich der defizitären Sicherheitsbilanz zwischen Trägern des Feuerwehrwesens

8.1. Vorgeschlagene Maßnahmen zum Ausgleich der defizitären Sicherheitsbilanz

Eine Lösung der Ausrückzeit und – starke im Bereich der Vorstadt lässt sich nur durch die weitere Stationierung eines zweiten Löschfahrzeuges sowie durch den Bau eines 2 Standortes in der Vorstadt sicherstellen.

Eine zweite Geratewartstelle (siehe Berechnung durch die Verwaltung der Stadt Ratzeburg; derzeit ein Geratewart und ein feuerwehrtechnischer Sachbearbeiter) ist erforderlich. Kleinsätze können dann direkt von der Wache durch die Geratewarte abgearbeitet werden.

Durch die Randlage der Hauptwache sind die Hilfsfristen im Bereich der Ratzeburger Insel nicht in 8' einzuhalten. – Ein deutliches Defizit, das momentan nicht behoben werden kann.

Beim Stichwort „Feuer“ im Bereich der Vorstadt – egal ob bestätigt oder nicht bestätigt (BMA, Rauchmelder) – sollte die AAO in der Form verändert werden, dass das Teleskopmastfahrzeug (TMF) VOR dem Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug (HLF) ausrückt, um zeitnah einen zweiten Rettungsweg für die Menschenrettung in den Einsatz zu bringen.

Die Tagesverfügbarkeit für die Freiwillige Feuerwehr sollte insbesondere bei Einstellung neuer Mitarbeiter bei der Stadt Ratzeburg eine größere Rolle spielen (Mitgliedschaft in der Feuerwehr oder Zweitmitgliedschaft).

Stichworte: Welche Stellschrauben und Maßnahmen sind geeignet, die defizitäre Sicherheitsbilanz auszugleichen?

Vorgeschlagene Maßnahmen zum Ausgleich der defizitären Sicherheitsbilanz innerhalb des Einsatzgebietes des Trägers des Feuerwehrwesens.

Vorschläge, sofern kein Ausgleich der defizitären Sicherheitsbilanz innerhalb des Einsatzgebietes des Trägers des Feuerwehrwesens erreichbar ist.

9. Rechtliche Grundlagen

Die Verpflichtungen der Gemeinde als Träger des Feuerwehrwesens mit den Aufgaben des Abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe begründen sich in dem Gesetz über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehren.

Die Gemeinden haben als Träger des Feuerwehrwesens als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe für die Sicherstellung des Abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe zu sorgen. Zur Erfüllung dieser Aufgaben haben sie leistungsfähige öffentliche Feuerwehren als gemeindliche Einrichtung zu unterhalten, Fernmelde- und Alarmierungseinrichtungen einzurichten sowie für eine ausreichende Löschwasserversorgung zu sorgen. Diese Pflichten bestehen nur im Rahmen der (finanziellen) Leistungsfähigkeit der jeweiligen Gemeinde.

Bei Verletzung einer der Gemeinde in diesem Aufgabenbereich obliegenden Pflichten durch das schuldhafte Handeln einer oder mehrerer bestimmter Personen, z. B. aus dem Bereich der freiwilligen Feuerwehr oder der Gemeinde, haftet die Gemeinde gemäß Artikel 34 GG in Verbindung mit § 839 BGB auch direkt gegenüber der Bürgerin oder dem Bürger, die oder der durch den Verstoß gegen die Amtspflicht gefährdet wird oder Schaden erleidet².

Das Nichteinhalten des Mindeststandards kann der Gemeinde als Organisationsverschulden angelastet werden.

² Ist seine Behörde in sachlicher und personeller Hinsicht nicht so ausgestattet, dass sie ihren Pflichten Dritten gegenüber (hier: § 2 BrSchG SH) nachkommen kann, so liegt – z. B. bei Nichteinhaltung von Mindeststandards – ein eine Haftung auslösender Organisationsmangel der Behörde auch ohne persönliches Verschulden des Mitarbeiter oder der Mitarbeiterin vor. Auf mangelnde Zuweisung von Haushaltsmitteln und Personal kann die Behörde sich als Entschuldigungsgrund nicht berufen. Dies entschied der Bundesgerichtshof am 11. Januar 2007 (Az: III ZR 302/05)

Um sicher zu stellen, dass die notwendigen Vorkehrungen getroffen sind, sollte von jeder Gemeinde anhand einer Gefahren- und Risikoanalyse ein nachvollziehbarer Feuerwehrbedarfsplan aufgestellt werden. Hierbei sind neben der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner und den Grundrisiken, zusätzliche Risiken aufgrund der Bebauung, Gewerbe, Industrie usw. zu berücksichtigen (siehe auch Merkblatt zur Ermittlung notwendiger Feuerwehrfahrzeuge aufgrund von Risikoklassen).

10. Begriffsbestimmungen

10.1. Anerkannte Regel der Technik³

Die anerkannten Regeln der Technik sind technische Regeln bzw. Technik Klauseln für den Entwurf und die Ausführung von baulichen Anlagen oder technischen Objekten. Es sind Regeln, die in der Wissenschaft als theoretisch richtig erkannt sind und feststehen, in der Praxis bei dem nach neuestem Erkenntnisstand vorgebildeten Techniker durchweg bekannt sind und sich aufgrund fortdauernder praktischer Erfahrung bewährt haben. Sie stellen (...) für den Sollzustand eine Minimalforderung dar und bei Nichteinhaltung liegt ein Mangel vor, (...).

10.2. Ausrückebereich

Der Ausrückebereich ist üblicherweise mit dem Gebiet des Gemeindeteils oder der Gemeinde identisch, für den die Orts- oder Gemeindefeuerwehr aufgestellt wurde. Bei der Planung des Ausrückebereichs ist von einer Hilfsfrist von zehn Minuten (Ausrück- und Anmarschzeit von acht Minuten) auszugehen. Die Risikoklasse ermittelt sich aus der Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner und den Risiken im jeweiligen Ausrückebereich.

³ **Wikipedia**, Wikimedia Foundation Inc., San Francisco, CA 94107-8350, United States of America, <http://de.wikipedia.org/wiki/Hauptseite>

10.3. Begründung der erforderlichen Führungs- und Einsatzkräfte und ihre Funktionen

10.3.1. für den kritischen Wohnungsbrand

Aus der nachstehenden Übersicht ist die Verteilung der Führungs- und Einsatzkräfte sowie der für den Einsatz unbedingt erforderlichen Funktionen ersichtlich. Ohne Einsatzkräfte mit umluftunabhängigem Atemschutz ist weder die Menschenrettung noch die Brandbekämpfung möglich.

	(Einsatzleitung)
1. Funktion	Einheitsführung Führen der taktischen Einheit Atemschutzüberwachung
2. Funktion	Maschinist und Fahrer Bedienen der Feuerlöschkreiselpumpe und der im Fahrzeug fest eingebauten Aggregate
3. und 4. Funktion	Angriffstrupp Menschenrettung unter Atemschutz über den Treppenraum mit dem 1. Rohr (Eigensicherung)
5. und 6. Funktion	Wassertrupp Im Bedarfsfall Menschenrettung über tragbare Leiter unter Atemschutz Herstellen der Wasserversorgung Sicherheitstrupp
7. und 8. Funktion	Schlauchtrupp Unterstützen bei der Menschenrettung Verlegen von Schlauchleitungen
9. Funktion	Melder Unterstützen bei der Menschenrettung Betreuen von Personen Übermitteln von Nachrichten Sonderaufgaben

10.3.2. für die eingeklemmte Person bei einem Verkehrsunfall

1. Funktion	Einheitsführung Führen der taktischen Einheit
2. Funktion	Maschinist und Fahrer Erstabsichern der Einsatzstelle Bedienen der im Fahrzeug fest eingebauten Aggregate
3. und 4. Funktion	Angriffstrupp Durchführen lebenserhaltender Sofortmaßnahmen Schaffen eines Erstzuganges
5. und 6. Funktion	Wassertrupp Sichern der Einsatzstelle gegen Gefahren Sicherstellen des zwei (drei)fachen Brandschutzes
7. und 8. Funktion	Schlauchtrupp Einrichten Geräteablageplatz und Gerätebereitstellen
9. Funktion	Melder Betreuen der verletzten Person Übermitteln von Meldungen Sonderaufgaben

10.4. Bemessungswerte der Schutzzielbestimmung

Qualitätskriterium ist, innerhalb welcher Zeit (Hilfsfrist) die Feuerwehr mit welcher Funktionsstärke und welchen Einsatzmitteln am Einsatzort eintrifft.

Der Träger des Feuerwehrwesens dokumentiert gegenüber den Einwohnerinnen und Einwohnern mit der Festlegung der Bemessungswerte im Feuerwehrbedarfsplan die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr.

10.5. Bewertung der Technischen Hilfe

Vergleichbar dem kritischen Wohnungsbrand als Standardbrand wird als Standard für die Technische Hilfe ein Verkehrsunfall mit einer eingeklemmten Person und austretenden Betriebs- und Kraftstoffen angenommen. Als Annahme gilt, dass die Anforderungen aus

Einsätzen zur Technischen Hilfe dann erfüllbar sind, wenn die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr für den abwehrenden Brandschutz ausreichend ist. Dies schließt nicht aus, dass in Gemeinden Risikopotentiale vorhanden sind, die eine besondere Bewertung der Technischen Hilfe erfordern. Dabei bedarf die Bewertung, inwieweit es sich bei der Technischen Hilfe um tatsächlich um zeitkritische Einsätze handelt, einer besonderen Beachtung.

10.6. Doppik⁴

Doppik ist ein Kunstwort aus der öffentlichen Verwaltung, angelehnt an die doppelten Buchführung als Standardinstrument der Betriebswirtschaftslehre. Die Abkürzung steht für die kaufmännische Doppelte Buchführung in Konten Soll und Haben. Verwendung findet der Begriff Doppik traditionell im kaufmännischen Bereich und seit längerem auch bei Personalkörperschaften. Bei der Doppik werden Ausgaben und Einnahmen an dem Tag ihrer Entstehung gebucht. Dies erfolgt in einem dafür aufgestellten Haushaltsplan der Gemeinde. Hier werden die einmaligen Anschaffungskosten auf die Nutzungsdauer angeschrieben und direkt einem Produkt zugeordnet.

10.7. Einsatzbereich

Nach § 21 Abs. 4 BrSchG können den gemeindlichen Feuerwehren durch die Aufsichtsbehörden zusätzliche Einsatzbereiche zugewiesen werden, wenn die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben in diesem Einsatzbereich durch die zuständige Feuerwehr nicht hinreichend gewährleistet ist oder solche nicht vorhanden sind. Damit erweitert sich das Einsatzgebiet oder der Ausrückbereich entsprechend.

10.8. Einsatzgebiet

Nach § 29 LVwG beschränkt sich die Zuständigkeit einer Behörde auf den räumlichen Wirkungsbereich oder auf die ihnen zugewiesenen Teile des räumlichen Wirkungsbereiches ihrer Träger. Diesen Grundsatz greift das BrSchG auf. Die Feuerwehr hat ihre Aufgaben in ihrem Einsatzgebiet wahrzunehmen (§ 6 Abs. 1 BrSchG, § 1 Abs. 1 der Mustersatzung für eine Gemeindefeuerwehr ohne oder mit Ortswehren). Das Einsatzgebiet der öffentlichen Feuerwehren (BF, FF, PF) ist mit dem Gebiet der Gemeinde (§ 5 GO) identisch.⁵

⁴ Wikipedia, a.a.O.

⁵ Karl Heinz Mücke, Brandschutzgesetz Schleswig-Holstein, Kommentar, Kommunal- und Schulverlag, Wiesbaden, 2008

Auch für Ortswehren in Gemeindeteilen, die nach § 8 Abs. 2 BrSchG aufgestellt werden und zusammen die Gemeindefeuerwehr bilden, ist das Einsatzgebiet das gesamte Gemeindegebiet. In diesem Gebiet leisten die Ortswehren keine gemeindeübergreifende Hilfe nach § 21 BrSchG.

10.9. Fachliche Verantwortlichkeit

Die Ermittlung der Hilfsfrist und die Festlegung der Funktionsstärken ist das Ergebnis wissenschaftlicher, medizinischer und feuerwehrtaktischer Annahmen. Einer erfolgreichen Menschenrettung liegt zugrunde, dass die Erträglichkeitsgrenze eines Menschen im Brandrauch 13 Minuten und die Reanimationsgrenze 17 Minuten beträgt. Nach 18 bis 20 Minuten besteht die Gefahr einer Rauchdurchzündung. Diese Zeiten bestimmen die Dauer der Hilfsfrist.

Für die organisatorische, technische und personelle Einsatzbereitschaft der Feuerwehr ist die Wehrführung der Feuerwehr verantwortlich. Das Erstellen des Feuerwehrbedarfsplans verpflichtet die Wehrführung zu einer organisatorischen und fachlichen Sorgfaltspflicht. Fehler in der Feuerwehrbedarfsplanung haben unmittelbare Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit der Feuerwehr und deren Gestaltung durch den Träger des Feuerwehrwesens.

10.10. Hilfsfrist

Vom Entstehen über das Entdecken bis zum Tätig werden der Feuerwehr gibt es einen allgemein anerkannten Zeitablauf, der aufgrund der Vielzahl möglicher Einflussfaktoren lediglich Anhaltswerte darstellt. Im Ergebnis stellt die Hilfsfrist eine anerkannte Regel der Technik dar, die einzuhalten ist.

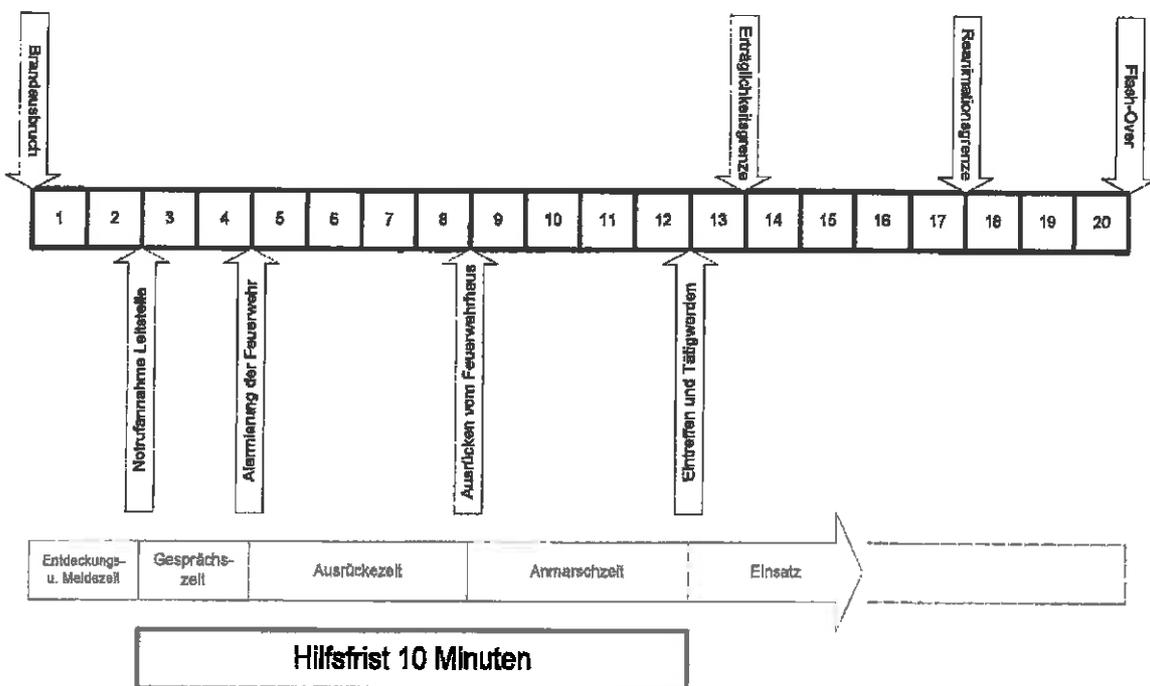
10.11. Möglichkeiten und Grenzen der Feuerwehrbedarfsplanung

Aus der Feuerwehrbedarfsplanung ergeben sich die Anforderungen, die aus dem vorhandenen Risikopotential in der Gemeinde an die Feuerwehr gestellt werden. Aus der Gegenüberstellung der Leistungsfähigkeit der Feuerwehr ergibt sich die Sicherheitsbilanz, die im Idealfall den Anforderungen entspricht und somit ausgeglichen wäre. Die Feuerwehrbedarfsplanung eröffnet aber auch Möglichkeiten, die Sicherheitsbilanz zu gestalten und damit zu beeinflussen. Dieser Gestaltungsspielraum obliegt der Gemeindeführung. Ist die Sicherheitsbilanz auch bei ausgeschöpftem Gestaltungsspielraum nicht ausgeglichen, ist es Aufgabe der Gemeindeführung, den Träger der Feuerwehr auf das Sicherheitsdefizit aufmerksam zu machen, damit der Träger des Feuerwehrwesens durch entsprechende Entscheidungen die Leistungsfähigkeit herstellen kann.

10.12. Politische Verantwortlichkeit

Das Festlegen des Schutzziels ist eine politische Entscheidung des Trägers des Feuerwesens. Dies gilt auch für den Erreichungsgrad, in wie vielen Fällen der Einsätze das Schutzziel mit den erforderlichen Funktionsstärken innerhalb der Hilfsfrist eingehalten werden soll.

10.13. Zeitfolge vom Eintritt des Ereignisses bis zur Einsatzplanung



11. Rechtsgrundlagen

11.1. Gesetze

Gesetz über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehren (**Brandschutzgesetz – BrSchG**) vom 10. Februar 1996 (GVOBl. Schl.-H. S. 200) zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. November 2008 (GVOBl. Schl.-H. S. 614)

Gesetz über die Notfallrettung und den Krankentransport (**Rettungsdienstgesetz – RDG**) vom 29.11.1991, zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.11.2001

Landesverordnung zur Durchführung des Rettungsdienstes (**DVO-RDG**) vom 22.11.1993

Gesetz über den Katastrophenschutz in Schleswig-Holstein (**Landeskatastrophenschutzgesetz – LKatSG**) vom 10. Dezember 2000 (GVOBl. Schl.-H. S. 664), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07. Januar 2008 (GVOBl. Schl.-H. S.12)

Gesetz zur Neuordnung des Zivilschutzes (**Zivilschutzneuordnungsgesetz - ZSNeuOG**) vom 25. März 1997 (BGBl. I S. 726), zuletzt geändert durch Art. 2 Nr. 1 vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2350)

Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (12. BImSchV - **Störfallverordnung**)

Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Januar 2009 (GVOBl. Schl.-H. S. 6) zuletzt geändert 9. März 2010 durch Artikel 5 des Gesetzes zur Umsetzung der Europäischen Dienstleistungsrichtlinie in Schleswig-Holstein (Dienstleistungsrichtliniengesetz Schleswig-Holstein) (GVOBl. Schl.-H. Nr. 8 vom 25.03.2010 S. 356)

Landesverordnung über die Brandverhütungsschau (**Brandschauverordnung - BrV-SchauVO**) vom 04. November 2008 (GVOBl. Schl.-H. II, Gl.Nr. 2131-2-5)

11.2. Sonderbauverordnungen (Auswahl)

Landesverordnung über Feuerungsanlagen (**Feuerungsanlagenverordnung - FeuVO**) vom 30. November 2009 (GVOBl. Schl.-H. Nr. 21 vom 17.12.2009 S. 865)

Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Verkaufsstätten (**Verkaufsstättenverordnung - VkVO**) vom 8. Oktober 2009 (GVOBl. Schl.-H. Nr. 17 vom 29.10.2009 S. 681)

Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Garagen (**Garagenverordnung - GarVO**) vom 30. November 2009 (GVOBl. Schl.-H. Nr. 21 vom 17.12.2009 S. 873)

Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Beherbergungsstätten (**Beherbergungsstättenverordnung - BeVO -**) GS Schl.-H. II, Gl. Nr. 2130-9-18

Richtlinie über bauaufsichtliche Anforderungen an Schulen (**SchulbauRichtlinie - SchulbauR**), vom 18. August 2010 (Amtsbl. Schl.-H. Nr. 36 vom 06.09.2010 S. 641)

Landesverordnung über den Bau und Betrieb von Versammlungsstätten (**Versammlungsstättenverordnung - VStättVO**) vom 05. Juli 2004 (GVOBl. Schl.-H. S. 240)

Landesverordnung über Camping- und Wochenendplätze (**Camping- und Wochenendplatzverordnung**) vom 13. Juli 2010 (GVOBl. 2010, 522)

Richtlinie über Anlagen, Bau, Betrieb und Einrichtung von Krankenhäusern (**Krankenhausrichtlinie - KHR**), in Anlehnung an den Erlass des Hessischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 25. Januar 1996 (St.Anz. Hessen 1996 Nr. 9 S. 704)

Standardprogramm für Krankenhäuser in Schleswig-Holstein - Februar 2007

Richtlinie über die bauaufsichtliche Behandlung von Hochhäusern (**Hochhausrichtlinie - HHR**) vom 21. Juli 1983 (Amtsbl. Schl.-H. 1983 S. 317) zuletzt geändert im Dezember 1987

Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung entsprechend Technische Regel W 405 der Deutschen Vereinigung des Gas- und Wasserfaches (DVGW) vom Februar 2008

Fahrerlaubnisverordnung, Anlage 5: Eignungsuntersuchung für Bewerber, aus: verkehrsport.de, Grunert + Tjardes Verkehrsport.de GbR, Berlin, Februar 2008

11.3. Feuerwehrdienstvorschriften

FwDV 1	Grundtätigkeiten Lösch- und Hilfeleistungseinsatz
FwDV 2	Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehren
FwDV 3	Einheiten im Lösch- und Hilfeleistungseinsatz
FwDV 7	Atemschutz
FwDV 8	Tauchen
FwDV 10	Tragbare Leitern
FwDV 100	Führung und Leitung im Einsatz
FwDV 500	Einheiten im ABC-Einsatz
FwDV 810.3	Sprechfunkdienst

Empfehlungen der AGBF (Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren)⁶ für Qualitätskriterien für die Bedarfsplanung von Feuerwehren in Städten (Schutzzieldefinition) vom 16. September 1998

Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg „Hinweise zur Leistungsfähigkeit einer Gemeindefeuerwehr“, Arbeitskreis Feuerwehr in der Zukunft, 1997/1999

Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg „Hinweise zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr“ des Landesfeuerwehrverbandes und des Innenministeriums mitgetragen von Städtetag, Gemeindeflag, Landkreistag, Januar 2008

vfdb-Richtlinie 05/01 „Elemente zur risikoangepassten Bemessung von Personal für die Brandbekämpfung bei öffentlichen Feuerwehren“, Januar 2007

Deutsche Norm DIN 14095 „Feuerwehrpläne für bauliche Anlagen“, Normausschuss Feuerwehrwesen (FNFW) im DIN, Mai 2007

Deutsche Norm DIN V 14011 „Begriffe aus dem Feuerwehrwesen“, Normausschuss Feuerwehrwesen (FNFW) im DIN, Juni 2010

⁶ Die AGBF ist die Dachorganisation der 100 Berufsfeuerwehren in Deutschland und das Beratungsgremium des Städtetages im Bund und in den Ländern.

12. Quellen- und Literaturhinweise

Hermann Schröder, Neue Hinweise zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr in Baden-Württemberg, BrandSchutz, Deutsche Feuerwehrzeitung 3/08, Seite 184 ff

Feuerwehrsystem – O.R.B.I.T., Entwicklung eines Systems zur Optimierten Rettung, Brandbekämpfung mit Integrierter Technischer Hilfeleistung im Auftrag des Bundesministers für Forschung und Technologie, Porsche AG, Forschungsbericht KT 7612, 1978

Wikipedia, Wikimedia Foundation Inc., San Francisco, CA 94107-8350, United States of America, <http://de.wikipedia.org/wiki/Hauptseite>

Ralf Fischer, Brandschutzbedarfsplan, Fehlerquellen und Spielräume bei der Schutzzielbestimmung, <http://www.feuerwehr-warburg.de/download/schutzziel.pdf>

Nichtpollzeiliche Gefahrenabwehr: Bedarfsplanungen der Führungsstrukturen, FFZ Feuerwehr Fachzeitschrift, 10 und 11/2206, Seite 560 ff

Feuerwehrbedarfsplan, Hansestadt Lübeck, März 2001

Brandschutzbedarfsplan der Stadt Brunsbüttel, März 2004

Brandschutzbedarfsplan der Stadt Flensburg, Mai 2004

Brandschutzbedarfsplanung der Gemeinde Handewitt, Januar 2006

Dipl.-Ing. Uwe Lülf, Feuerwehrbedarfsplanung, Praxis Tipps auf der Basis der Erfahrung von 75 Projekten (2000 bis 2006), Rinke Unternehmensberatung GmbH / Rinke Kommunal Team, http://www.rinke-gruppe.de/kommunal/Florian_RINKE_FWBP.pdf, 2006

Landesfeuerwehrverband Hessen, Hinweise und Empfehlungen zur Durchführung einer Feuerwehrbedarfs- und Entwicklungsplanung für die Städte und Gemeinden, www.mtk112.de/downloads/LFV_03/2005

Karl Heinz Mücke, Brandschutzgesetz Schleswig-Holstein, Kommentar, Kommunal- und Schulverlag, Wiesbaden, 2008

Dirk Hageböling, Untersuchungen zur Organisation des Abwehrenden Brandschutzes mit Methoden des Operations Research herausgegeben vom Vds – Schadensverhütung, 2003

**Anlagen zur
Feuerwehrbedarfsplanung der
Gemeinde Ratzeburg**

Übersicht der vorhandenen Anlagen

Anlagen mit den Daten der Gemeindefeuerwehr

Anlage G1 - Übersicht der Ausrückebereiche

Anlage G2 - Gesamtstatus der Gemeindefeuerwehr

Teil 1 Sicherheitsbilanz

Teil 2 Einsatzmittel

Teil 3 Hilfsfrist

Teil 4 Einsatzkräfte

Teil 5 Handlungsmatrix für die Gemeindefeuerwehr

Anlage G3 - Einsatzstatistik der Gemeindefeuerwehr

Anlagen mit den Daten der einzelnen Ausrückebereiche

Diese Anlagen sind für jeden Ausrückebereich jeweils einmal vorhanden.

Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung

Anlage A2 - Vorhandene Löschfahrzeuge

Anlage A3 - Gesamtstatus des Ausrückebereichs

Teil 1 Sicherheitsbilanz

Teil 2 Einsatzmittel

Teil 3 Hilfsfrist

Teil 4 Einsatzkräfte

Teil 5 Handlungsmatrix für den Ausrückebereich

Anlage A4 - Fahrzeugentwicklung der Löschfahrzeuge

Anlage A5 - Personalentwicklung

Anlage A6 - Einsatzstatistik

Anlage A7 - Vorhandene Sonderfahrzeuge

Anlage A8 - Stellplatzgrößen der Lösch- und Sonderfahrzeuge

Anlage G1 - Übersicht der Ausrückebereiche

Die Gemeindefeuerwehr gliedert sich in die folgenden Ausrückebereiche:

Nr.	Name des Ausrückebereiches	Ausrückezeit	Außerorts	Nachbarschaftliche Löschhilfe
1	Ratzeburg - St.Georg	7,0 Minuten	Nein	Ja
2	Ratzeburg - Vorstadt	7,0 Minuten	Nein	Ja

Anlage G2 - Gesamtstatus der Gemeindefeuerwehr Ratzeburg

Der Gesamtstatus für die Gemeindefeuerwehr gliedert sich in 4 Abschnitte:

- 1. Sicherheitsbilanz
- 2. Einsatzmittel
- 3. Hilfsfrist
- 4. Einsatzkräfte

Gesamtstatus über alle Ausrückebereiche



1. Sicherheitsbilanz

Die Bestimmung der Risikoklasse und der dafür erforderlichen Fahrzeugpunkte ergibt folgende Resultate:

Status	Ausrückebereich	Einwohnerinnen und Einwohner	Risikoklasse	Bedarf Fahrzeugpunkte vor Ort Löschhilfe	Vorhand. Fahrzeugpunkte vor Ort Löschhilfe	Differenz
 Rot	Ratzeburg - St.Georg	7000	5	318 48	310 130	-8
 Rot	Ratzeburg - Vorstadt	8000	4	281 50	130 215	-151
 Rot	Gesamt	15000		599 98	440 345	-159

Die Fahrzeugbilanz ist unvollständig oder nicht ausgeglichen.

Status Sicherheitsbilanz



2. Einsatzmittel

Die Auswertung der Löschfahrzeuge ergibt folgendes Ergebnis:

Sta- tus	Ausrückebereich	Fahrzeugpunkte nach 8 Minuten	Fahrzeugpunkte nach 13 Minuten	Bemerkungen
 Grün	Ratzeburg - St.Georg	135 Punkte HLF 20/16 (ID 1 - Ratzeburg - St.Georg)	130 Punkte LF 16/12 (ID 5 - Ratzeburg - Vorstadt)	
 Grün	Ratzeburg - Vorstadt	130 Punkte LF 16/12 (ID 5 - Ratzeburg - Vorstadt)	215 Punkte HLF 20/16 (ID 1 - Ratzeburg - St.Georg) TSF-W (gemeindeübergreif ende Hilfe)	

Alle Eintreffzeiten sind ausreichend

Status Einsatzmittel



Grün

3. Hilfsfrist

Die Auswertung der Aktionsradien ergibt folgendes Ergebnis:

Sta- tus	Ausrückebereich	Länge Ost	Breite Nord	Ausrück zeit	Anmarschzeit / Radius	
					Eintreffzeit 8 Minuten	Eintreffzeit 13 Minuten
 Grün	Ratzeburg - St.Georg	10,74°	53,70°	7.0 Min.	1 Min. / 0,5 km	6 Min. / 2,9 km
 Grün	Ratzeburg - Vorstadt	10,79°	53,69°	7.0 Min.	1 Min. / 0,5 km	6 Min. / 2,9 km

Es wurde bestätigt, dass alle für das Schutzziel möglichen Einsatzstellen innerhalb der Hilfsfrist erreichbar sind.

Status Hilfsfrist



4. Einsatzkräfte

Die Auswertung der verfügbaren Einsatzkräfte und Funktionen ergibt folgendes Ergebnis:

Sta- tus	Ausrückebereich	nach 8 Minuten an der Einsatzstelle verfügbar						nach 13 Minuten an der Einsatzstelle verfügbar					
		EL	GF	MA	AT	TR	Su m.	EL	GF	MA	AT	TR	Su m.
 Grün	Ratzeburg - St.Georg	1	1	1	4	3	10	1	2	2	6	5	16
 Grün	Ratzeburg - Vorstadt	1	1	1	4	3	10	1	2	2	6	6	17

Die Anzahl der Einsatzkräfte in den Ausrückebereichen ist ausreichend.

Status Einsatzmittel



Anlage G2 Teil 5 - Handlungsmatrix für die Gemeindefeuerwehr

In der unten stehenden Handlungsmatrix werden Stellschrauben und Maßnahmen aufgeführt, die eine direkte Wirkung auf die festgestellten Mängel haben. Bitte achten Sie auf die Spalten mit der roten Statusampel und ggfs. die weiteren Auswirkungen der Maßnahmen in den anderen Spalten.

Stellschraube, zugehörige Maßnahmen	Maßnahmen wirken unmittelbar auf			
	Sicherheitsbilanz	Einsatzmittel	Hilfsfrist	Einsatzkräfte
	 Rot	 Grün	 Grün	 Grün
Zuschnitt der Ausrückebereiche: Neuordnen der Ausrückebereiche	Risikoklasse und Löschfahrzeuge		Aktionsradien	Verfügbarkeit
Anzahl und Einsatzwert der Löschfahrzeuge: Beschaffen von Löschfahrzeugen	Vorhandene Fahrzeugpunkte	Verfügbare Fahrzeugpunkte an der Einsatzstelle		Personal- und Funktionsbedarf
Ersatzbeschaffung: Planen von Ersatzbeschaffungen durch ein zukunftsorientiertes Fahrzeugkonzept.	Vorhandene Fahrzeugpunkte	Fahrzeugpunkte an der Einsatzstelle		Personal- und Funktionsbedarf
Kooperation mit benachbarten Gemeindefeuerwehren: Vereinbaren fachlicher und organisatorischer Zusammenarbeit	Vorhandene Fahrzeugpunkte	Fahrzeugpunkte an der Einsatzstelle	Aktionsradius	

Anlage G3 - Einsatzstatistik für die Gemeindefeuerwehr

Diese Anlage gibt Informationen über die vorliegenden Einsatzzahlen der letzten 5 Jahre.

Jahr	Brandbekämpfung	Technische Hilfe	Fehlalarme	Sonstige	Gesamt	Anteil
2018						0,0 %
2017	61	278	77	119	535	34,8 %
2016	41	165	84	97	387	25,2 %
2015	43	151	75	49	318	20,7 %
2014	43	119	73	61	296	19,3 %
Gesamt	188	713	309	326	1536	100,0 %
Anteil	12,2 %	46,4 %	20,1 %	21,2 %	100,0 %	

Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Einwohnerinnen und Einwohner	7000
Rechnerische Einwohnerzahl unter Berücksichtigung der Übernachtungszahlen:	7085
Risikoklasse	5
Bedarf Fahrzeugpunkte im Ausrückebereich	318
Bedarf Fahrzeugpunkte nachbarschaftliche Löschhilfe	48
Drehleiter erforderlich	Ja

Anmerkungen

Auf Grund der vorhandenen Anzahl von Einwohnerinnen und Einwohnern von mehr als 5.000 und nicht mehr als 12.500 gehört dieser Ausrückebereich mindestens der Risikoklasse 2 an.

Folgende Risiken wurden bei der Bestimmung der Risikoklasse berücksichtigt. In der Spalte Bemerkungen finden Sie Hinweise zu den Risiken, die zu einer Erhöhung der Risikoklasse führten:

Wohnbebauung

Risiko	Bemerkungen
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 7,0 m bis ca. 12,2 m, die über keinen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen und bis zum 30. April 2009 genehmigt wurden.	
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 7,0 m bis ca. 12,2 m, die über keinen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen und nach dem 01. Mai 2009 genehmigt wurden.	Merkmal Risikoklasse 2. Dieses Merkmal erfordert die Bereitstellung eines Hubrettungsfahrzeugs.

Fortsetzung Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 7,0 m bis ca. 12,2 m, die über einen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen	
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 12,2 m bis 23,0 m, die über einen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen	Merkmal Risikoklasse 3.
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 12,2 m bis 23,0 m, die über keinen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen.	Merkmal Risikoklasse 3. Dieses Merkmal erfordert die Bereitstellung eines Hubrettungsfahrzeugs.

Gewerbebebauung

Risiko	Bemerkungen
Gewerbegebiete	
Werkstätten und Bürogebäude über 300 m ²	
Gewerbegebiete mit Werkstätten und Bürogebäuden über 2.000 m ²	Merkmal Risikoklasse 3.
bauliche Anlagen mit erhöhter Brand- und Explosionsgefahr	Merkmal Risikoklasse 4.
Betriebe nach Störfallverordnung	Merkmal Risikoklasse 5.
Mittelgaragen von 100 bis 1.000 m ²	
Großgaragen über 1.000 m ²	Merkmal Risikoklasse 3.
Lagerplätze über 1.500 m ²	
Beherbergungsbetriebe mit mehr als 60 Betten	Merkmal Risikoklasse 3.

Fortsetzung Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Besondere Bebauung

Risiko	Bemerkungen
Versammlungsstätten mit 801 bis 1.500 Besucherinnen und Besuchern	Merkmal Risikoklasse 3.
Krankenhäuser, Altenpflegeheime, geschlossene psychiatrische Anstalten	Merkmal Risikoklasse 4.
ausgedehnte Moor- oder Waldgebiete	Merkmal Risikoklasse 3.

Übernachtungen

Risiko	Bemerkungen
Häufige Übernachtungen pro Jahr im Rahmen des Fremdenverkehrs	85.000 Übernachtungen pro Jahr

Mehrbedarf, der nicht in der Risikoklasse berücksichtigt ist:

Sonstige Einrichtungen

Risiko	Bemerkungen
Campingplätze > 100 Stellplätze	
Sportboothäfen > 50 Liegeplätze	
Winterlager für Wohnwagen und Boote > 50 Plätze	

Verkehrsträger

Risiko	Bemerkungen
Bundesautobahnen	

Fortsetzung Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit hohem Anteil Schwerlast- und Busreiseverkehr	
Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit besonderen Unfallschwerpunkten	
Verlade- und Umschlagstationen mit großem Güteraufkommen	
Eisenbahnstrecken mit Personen- und Güterverkehr	

Zuliefer- und Versorgungspipelines

Risiko	Bemerkungen
ober- oder unterirdisch verlaufende Zuliefer- und Versorgungspipelines für flüssige oder gasförmige Stoffe	

Wirtschaftseinrichtungen

Risiko	Bemerkungen
Oberirdische Tanklager	
Flüssiggastanklager, Umfüllstationen	
Umschlaglager und Speditionen mit Gefahrgutlagerung	
Umgang mit radioaktiven Stoffen nach der Strahlenschutzverordnung Gefahrengruppe I, Gefahrengruppe II oder Gefahrengruppe III	
Kunstdüngerlager	
Lager für Herbizide, Insektizide, Pestizide	

Fortsetzung Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Deponieflächen und Müllumschlagstationen	
Holzhandlungen und -lagerbetriebe	
zusätzliche Besonderheiten mit Gefahrenpotential, die nicht in den Risikoklassen und dem Mehrbedarf erfasst sind	
Biogasanlagen mit einer zu erwartenden Biogasmenge von mehr als 10 t (ca. 8.000 m ³)	

Zusätzliche Besonderheit mit Gefahrenpotential:

Ameos Seniorenwohnsitz (wird nicht bewertet)

Anlage A2 - Vorhandene Löschfahrzeuge im Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

In dieser Tabelle können Sie sehen, mit welchen Punktzahlen die vorhandenen Löschfahrzeuge bewertet werden.

ID	Fahrzeugtyp	Punktzahl
1	HLF 20/16	135
3	TLF 16/25	60
4	LF 8/6	115
	Summe aller Löschfahrzeuge:	310

Anlage A3 - Gesamtstatus für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Der Gesamtstatus für diesen Bereich gliedert sich in 4 Abschnitte:

- 1. Sicherheitsbilanz
- 2. Einsatzmittel
- 3. Hilfsfrist
- 4. Einsatzkräfte

Gesamtstatus

Entweder liegen nicht alle erforderlichen Daten vor oder in einzelnen Teilen dieses Ausrückebereiches bestehen Defizite. Bitte prüfen Sie die aufgeführten Einzelbetrachtungen.

Gesamtstatus



Rot

1. Sicherheitsbilanz

Die Bestimmung der Risikoklasse und der dafür erforderlichen Fahrzeugpunkte ergibt folgende Resultate:

Einwohnerinnen und Einwohner: 7000

Risikoklasse: 5

Löschfahrzeuge	im Ausrückebereich	nachbarschaftliche Löschhilfe	Gesamt
Vorhanden	310 Punkte	130 Punkte	440 Punkte
Bedarf	318 Punkte	48 Punkte	366 Punkte
Differenz	-8 Punkte	82 Punkte	74 Punkte

Die Fahrzeugbilanz ist negativ.

Status Sicherheitsbilanz



Rot

2. Einsatzmittel

In diesem Ausrückebereich treffen folgende Löschfahrzeuge nach 8 bzw. 13 Minuten an der Einsatzstelle ein:

Fahrzeugpunkte nach 8 Minuten	Fahrzeugpunkte nach 13 Minuten	Bemerkungen
135 Punkte HLF 20/16 (ID 1 - Ratzeburg - St.Georg)	130 Punkte LF 16/12 (ID 5 - Ratzeburg - Vorstadt)	

Die Eintreffzeiten der Löschfahrzeuge sind für diesen Bereich ausreichend

Status Einsatzmittel



3. Hilfsfrist

Im vorliegenden Ausrückebereich werden die folgenden Aktionsradien innerhalb der Hilfsfrist abgedeckt:

Länge Ost	Breite Nord	Ausrückzeit	Anmarschzeit / Radius			
			Eintreffzeit 8 Minuten		Eintreffzeit 13 Minuten	
10,74°	53,70°	7.0 Minuten	1 Min.	0,5 km	6 Min.	2,9 km

Es wurde bestätigt, dass alle für das Schutzziel möglichen Einsatzstellen innerhalb der Hilfsfrist erreichbar sind.

Status Hilfsfrist



4. Einsatzkräfte

Die Auswertung der verfügbaren Einsatzkräfte und Funktionen ergibt folgendes Ergebnis:

Funktionen	insgesamt an der Einsatzstelle verfügbar		Bemerkungen
	nach 8 Minuten	nach 13 Minuten	
Einsatzleitung	1	1	
Gruppenführung	1	2	
Maschinisten	1	2	
Einsatzkräfte (mit Atemschutz)	4	6	
Einsatzkräfte (ohne Atemschutz)	3	5	
Summe	10	16	

Die Anzahl der Einsatzkräfte ist für diesen Ausrückebereich ausreichend.

Status Einsatzkräfte



Anlage A3 Teil 5 - Handlungsmatrix für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

In der unten stehenden Handlungsmatrix werden Stellschrauben und Maßnahmen aufgeführt, die eine direkte Wirkung auf die festgestellten Mängel haben. Bitte achten Sie auf die Spalten mit der roten Statusampel und ggfs. die weiteren Auswirkungen der Maßnahmen in den anderen Spalten.

Stellschraube, zugehörige Maßnahmen	Maßnahmen wirken unmittelbar auf			
	Sicherheitsbilanz	Einsatzmittel	Hilfsfrist	Einsatzkräfte
	 Rot	 Grün	 Grün	 Grün
Zuschnitt der Ausrückebereiche: Neuordnen der Ausrückebereiche	Risikoklasse und Löschfahrzeuge		Aktionsradien	Verfügbarkeit
Anzahl und Einsatzwert der Löschfahrzeuge: Beschaffen von Löschfahrzeugen	Vorhandene Fahrzeugpunkte	Verfügbare Fahrzeugpunkte an der Einsatzstelle		Personal- und Funktionsbedarf
Ersatzbeschaffung: Planen von Ersatzbeschaffungen durch ein zukunftsorientiertes Fahrzeugkonzept.	Vorhandene Fahrzeugpunkte	Fahrzeugpunkte an der Einsatzstelle		Personal- und Funktionsbedarf

Anlage A4 - Fahrzeugentwicklung der Löschfahrzeuge für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Diese Anlage gibt Informationen zum Alter der Löschfahrzeuge, deren verbleibende Nutzungsdauer und des geschätzten Finanzbedarfs für eine Wiederbeschaffung:

ID	Löschfahrzeug	Baujahr	Nutzungsdauer Jahre	Alter Jahre	Restnutzung Jahre	Ersatz im Jahr	Schätzneupreis in 2011	Schätzneupreis im Jahr der Neuan-schaffung *
1	HLF 20/16	2010	25	9	16	2035	355.000 €	571.000 €
3	TLF 16/25	1993	25	26	-1	2018	325.000 € (LF 20)	325.000 € (LF 20)
4	LF 8/6	1996	25	23	2	2021	275.000 € (LF 10)	335.000 € (LF 10)

* Gerechnet mit einer mittleren Preissteigerung von 2% pro Jahr. Bei nicht mehr der aktuellen Norm entsprechenden Löschfahrzeugen wird falls vorhanden ein vergleichbares Nachfolgelöschfahrzeug berücksichtigt. Für Löschfahrzeuge, die nicht mehr der Norm entsprechen und für die es keine Nachfolgelöschfahrzeuge nach DIN gibt, erfolgt keine Kostenermittlung.

Status Fahrzeugentwicklung

Bei mindestens einem Löschfahrzeug ist die geplante Nutzungsdauer abgelaufen. Bei mindestens einem Löschfahrzeug ist die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.



Anlage A5 - Personalentwicklung für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Diese Anlage gibt Informationen zur Gesamtstärke der Einsatzkräfte und des Altersdurchschnitts.

Bewertung der Gesamtstärke

Die in diesem Bereich vorhandenen Löschfahrzeuge, Rüst- und Gerätewagen sowie Hubrettungsfahrzeuge geben eine Mindeststärke der Einsatzkräfte vor:

Funktionen	EL/GF	MA	AT	TR	Gesamt
Gesamtstärke	6	6	18	18	48
Bedarf der Fahrzeuge					
HLF 20/16	1	1	4	3	9
TLF 16/25	1	1	4	0	6
LF 8/6	1	1	4	3	9
GM	0	1	0	2	3
Summe Bedarf Fahrzeuge	3	4	12	8	27
Mindeststärke *	6	8	24	22	60
Differenz	0	-2	-6		-12

Anmerkung:

Pro Hubrettungsfahrzeug sollen mindestens 4 Einsatzkräfte über eine Ausbildung zur Maschinistin bzw. zum Maschinisten für Hubrettungsfahrzeuge verfügen.

Status Gesamtstärke

Die Anzahl der Maschinstinnen oder Maschinsten ist nicht ausreichend. Es gibt nicht ausreichend Atemschutzgeräteträgerinnen oder -träger. Die Gesamtstärke der Einsatz- und Reserveabteilung ist nicht ausreichend.



Legende

EL = Einsatzleitung, GF = Gruppenführung, MA = Maschinstin oder Maschinst,
AT = Einsatzkräfte (Atemschutzgeräteträger), TR = Einsatzkräfte (keine
Atemschutzgeräteträger)

* Laut Erlass des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein zur Gliederung und Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehren ist jedes Löschfahrzeug mehrfach zu besetzen, wobei jede Einsatzkraft nur in einer Funktion gezählt werden darf.

Fortsetzung Anlage A5 - Personalentwicklung für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Bewertung der Altersstruktur

Funktionen	EL/GF	MA	AT	TR	Gesamt	Anteil %
Vorhandene Gesamtstärke	6	6	18	18	48	100,0 %
davon 18 bis 29 Jahre (Jahrgang 1990 bis 2001)	2	2	7	6	17	35,4 %
davon 30 bis 39 Jahre (Jahrgang 1980 bis 1989)	2	2	6	6	16	33,3 %
davon 40 bis 49 Jahre (Jahrgang 1970 bis 1979)	1	0	2	3	6	12,5 %
davon 50 bis 59 Jahre (Jahrgang 1960 bis 1969)	1	2	3	3	9	18,8 %
davon 60 bis 67 Jahre (Jahrgang 1952 bis 1959)	0	0	0	0	0	0,0 %
Einsatzabteilung (bis 49 Jahre)	5	4	15	15	39	81,3 %
Reserveabteilung (ab 50 Jahre)	1	2	3	3	9	18,8 %

Bewertung Alterstruktur

Der Altersdurchschnitt aller Einsatzkräfte liegt mindestens bei 30,8 Jahren. Die Altersverteilung ist in Ordnung. Die Einsatzabteilung (Alter weniger als 50 Jahre) ist nicht ausreichend besetzt. Bei der vorhandenen Fahrzeugausstattung müssen mindestens 43 Mitglieder der Einsatzabteilung angehören.

Hinweis: Die Altersstufen wurden im September 2017 überarbeitet. Bitte prüfen Sie ggfs. Ihre Eingaben.



Legende

EL = Einsatzleitung, GF = Gruppenführung, MA = Maschinistin oder Maschinist, AT = Einsatzkräfte (Atemschutzgeräteträger), TR = Einsatzkräfte (keine Atemschutzgeräteträger)

Anlage A6 - Einsatzstatistik für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Diese Anlage gibt Informationen über die Einsatzzahlen der letzten 5 Jahre.

Jahr	Brandbekämpfung	Technische Hilfe	Fehlalarme	Sonstige	Gesamt	Anteil
2018					0	0,0 %
2017	45	208	58	89	400	34,8 %
2016	31	124	63	73	291	25,3 %
2015	32	113	56	37	238	20,7 %
2014	32	89	55	46	222	19,3 %
Gesamt	140	534	232	245	1151	100,0 %
Anteil	12,2 %	46,4 %	20,2 %	21,3 %	100,0 %	

Anlage A7 - Vorhandene Sonderfahrzeuge im Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Diese Anlage listet alle im Ausrückebereich vorhandenen Sonderfahrzeuge auf und deren taktischer Aufgabenbereiche.

ID	Fahrzeugtyp	Taktischer Aufgabenbereich
1	MTW	
10	GM	
2	MTW	
3	GW-L1	
4	GW-Wasser	
5	RTB 1	
6	RTB 2	
7	ELW 1	
9	Kdow	

Anlage A8 - Stellplatzgrößen der Lösch- und Sonderfahrzeuge für den Ausrückebereich Ratzeburg - St.Georg

Diese Anlage gibt Empfehlungen über erforderliche Stellplatzgrößen im Feuerwehrhaus:

ID	Lösch-/Sonderfahrzeug	Länge	Höhe	Stellplatzgröße	Stellfläche B x L	Durchfahrt B x H
1	HLF 20/16	<= 10,00 m	<= 3,50 m	3	4,50 x 12,50 m	3,50 x 4,00 m
3	TLF 16/25	<= 10,00 m	<= 3,50 m	3	4,50 x 12,50 m	3,50 x 4,00 m
4	LF 8/6	<= 8,00 m	<= 3,50 m	2	4,50 x 10,00 m	3,50 x 3,50 m
0	MTW	<= 6,00 m	<= 3,50 m	1	4,50 x 8,00 m	3,50 x 3,50 m
1	GM	<= 10,00 m	> 3,50 m	4	4,50 x 12,50 m	3,50 x 4,50 m
2	MTW	<= 6,00 m	<= 3,50 m	1	4,50 x 8,00 m	3,50 x 3,50 m
3	GW-L1	<= 8,00 m	<= 3,50 m	2	4,50 x 10,00 m	3,50 x 3,50 m
4	GW-Wasser					
5	RTB 1					
6	RTB 2					
7	ELW 1	<= 6,00 m	<= 3,50 m	1	4,50 x 8,00 m	3,50 x 3,50 m
8	Kdow	<= 6,00 m	<= 3,50 m	1	4,50 x 8,00 m	3,50 x 3,50 m
Max. Einzelfläche B x L / B x H					4,50 x 12,50 m	3,50 m x 4,50 m
Gesamte Stellfläche B x L*					55,00 m x 12,50 m	

Bitte beachten Sie, dass hier die Größe der Fahrzeuge nach DIN-Norm zu Grunde gelegt und die individuelle Ausstattung nicht berücksichtigt ist.

* einschließlich 2 x 0,5 m Sicherheitsabstand in der Breite

Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Einwohnerinnen und Einwohner	8000
Rechnerische Einwohnerzahl unter Berücksichtigung der Übernachtungszahlen:	8085
Risikoklasse	4
Bedarf Fahrzeugpunkte im Ausrückebereich	281
Bedarf Fahrzeugpunkte nachbarschaftliche Löschhilfe	50
Drehleiter erforderlich	Ja

Anmerkungen

Auf Grund der vorhandenen Anzahl von Einwohnerinnen und Einwohnern von mehr als 5.000 und nicht mehr als 12.500 gehört dieser Ausrückebereich mindestens der Risikoklasse 2 an.

Folgende Risiken wurden bei der Bestimmung der Risikoklasse berücksichtigt. In der Spalte Bemerkungen finden Sie Hinweise zu den Risiken, die zu einer Erhöhung der Risikoklasse führten:

Wohnbebauung

Risiko	Bemerkungen
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 7,0 m bis ca. 12,2 m, die über keinen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen und bis zum 30. April 2009 genehmigt wurden.	
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 7,0 m bis ca. 12,2 m, die über keinen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen und nach dem 01. Mai 2009 genehmigt wurden.	Merkmal Risikoklasse 2. Dieses Merkmal erfordert die Bereitstellung eines Hubrettungsfahrzeugs.

Fortsetzung Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 7,0 m bis ca. 12,2 m, die über einen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen	
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 12,2 m bis 23,0 m, die über einen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen	Merkmal Risikoklasse 3.
Wohn-, Dorf-, Mischgebiete mit Rettungshöhen von ca. 12,2 m bis 23,0 m, die über keinen zweiten baulichen Rettungsweg verfügen.	Merkmal Risikoklasse 3. Dieses Merkmal erfordert die Bereitstellung eines Hubrettungsfahrzeugs.

Gewerbebebauung

Risiko	Bemerkungen
Gewerbegebiete	
Werkstätten und Bürogebäude über 300 m ²	
Gewerbegebiete mit Werkstätten und Bürogebäuden über 2.000 m ²	Merkmal Risikoklasse 3.
bauliche Anlagen mit erhöhter Brand- und Explosionsgefahr	Merkmal Risikoklasse 4.
Mittelgaragen von 100 bis 1.000 m ²	
Großgaragen über 1.000 m ²	Merkmal Risikoklasse 3.
Lagerplätze über 1.500 m ²	
Beherbergungsbetriebe mit mehr als 60 Betten	Merkmal Risikoklasse 3.

Besondere Bebauung

Risiko	Bemerkungen
Versammlungsstätten mit 801 bis 1.500 Besucherinnen und Besuchern	Merkmal Risikoklasse 3.

Fortsetzung Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Krankenhäuser, Altenpflegeheime, geschlossene psychiatrische Anstalten	Merkmal Risikoklasse 4.
ausgedehnte Moor- oder Waldgebiete	Merkmal Risikoklasse 3.

Übernachtungen

Risiko	Bemerkungen
Häufige Übernachtungen pro Jahr im Rahmen des Fremdenverkehrs	85.000 Übernachtungen pro Jahr

Mehrbedarf, der nicht in der Risikoklasse berücksichtigt ist:

Sonstige Einrichtungen

Risiko	Bemerkungen
Campingplätze > 100 Stellplätze	
Sportboothäfen > 50 Liegeplätze	
Winterlager für Wohnwagen und Boote > 50 Plätze	

Verkehrsträger

Risiko	Bemerkungen
Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit hohem Anteil Schwerlast- und Busreiseverkehr	
Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit besonderen Unfallschwerpunkten	
Verlade- und Umschlagstationen mit großem Güteraufkommen	

Fortsetzung Anlage A1 - Risikoklassenbestimmung für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Eisenbahnstrecken mit Personen- und Güterverkehr	
--	--

Zuliefer- und Versorgungspipelines

Risiko	Bemerkungen
ober- oder unterirdisch verlaufende Zuliefer- und Versorgungspipelines für flüssige oder gasförmige Stoffe	

Wirtschaftseinrichtungen

Risiko	Bemerkungen
Oberirdische Tanklager	
Umschlaglager und Speditionen mit Gefahrgutlagerung	
Umgang mit radioaktiven Stoffen nach der Strahlenschutzverordnung Gefahrengruppe I, Gefahrengruppe II oder Gefahrengruppe III	
Holzhandlungen und -lagerbetriebe	
zusätzliche Besonderheiten mit Gefahrenpotential, die nicht in den Risikoklassen und dem Mehrbedarf erfasst sind	

Zusätzliche Besonderheit mit Gefahrenpotential:

Ameos Seniorenwohnsitz (wird nicht bewertet)

Anlage A2 - Vorhandene Löschfahrzeuge im Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

In dieser Tabelle können Sie sehen, mit welchen Punktzahlen die vorhandenen Löschfahrzeuge bewertet werden.

ID	Fahrzeugtyp	Punktzahl
5	LF 16/12	130
	Summe aller Löschfahrzeuge:	130

Anlage A3 - Gesamtstatus für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Der Gesamtstatus für diesen Bereich gliedert sich in 4 Abschnitte:

- 1. Sicherheitsbilanz
- 2. Einsatzmittel
- 3. Hilfsfrist
- 4. Einsatzkräfte

Gesamtstatus

Entweder liegen nicht alle erforderlichen Daten vor oder in einzelnen Teilen dieses Ausrückebereiches bestehen Defizite. Bitte prüfen Sie die aufgeführten Einzelbetrachtungen.

Gesamtstatus



Rot

1. Sicherheitsbilanz

Die Bestimmung der Risikoklasse und der dafür erforderlichen Fahrzeugpunkte ergibt folgende Resultate:

Einwohnerinnen und Einwohner: 8000

Risikoklasse: 4

Löschfahrzeuge	im Ausrückebereich	nachbarschaftliche Löschhilfe	Gesamt
Vorhanden	130 Punkte	215 Punkte	345 Punkte
Bedarf	281 Punkte	50 Punkte	331 Punkte
Differenz	-151 Punkte	165 Punkte	14 Punkte

Die Fahrzeugbilanz ist negativ.

Status Sicherheitsbilanz



Rot

2. Einsatzmittel

In diesem Ausrückebereich treffen folgende Löschfahrzeuge nach 8 bzw. 13 Minuten an der Einsatzstelle ein:

Fahrzeugpunkte nach 8 Minuten	Fahrzeugpunkte nach 13 Minuten	Bemerkungen
130 Punkte LF 16/12 (ID 5 - Ratzeburg - Vorstadt)	215 Punkte HLF 20/16 (ID 1 - Ratzeburg - St.Georg) TSF-W (gemeindeübergreifende Hilfe)	

Die Eintreffzeiten der Löschfahrzeuge sind für diesen Bereich ausreichend

Status Einsatzmittel



3. Hilfsfrist

Im vorliegenden Ausrückebereich werden die folgenden Aktionsradien innerhalb der Hilfsfrist abgedeckt:

Länge Ost	Breite Nord	Ausrückzeit	Anmarschzeit / Radius			
			Eintreffzeit 8 Minuten		Eintreffzeit 13 Minuten	
10,79°	53,69°	7.0 Minuten	1 Min.	0,5 km	6 Min.	2,9 km

Es wurde bestätigt, dass alle für das Schutzziel möglichen Einsatzstellen innerhalb der Hilfsfrist erreichbar sind.

Status Hilfsfrist



4. Einsatzkräfte

Die Auswertung der verfügbaren Einsatzkräfte und Funktionen ergibt folgendes Ergebnis:

Funktionen	insgesamt an der Einsatzstelle verfügbar		Bemerkungen
	nach 8 Minuten	nach 13 Minuten	
Einsatzleitung	1	1	
Gruppenführung	1	2	
Maschinisten	1	2	
Einsatzkräfte (mit Atemschutz)	4	6	
Einsatzkräfte (ohne Atemschutz)	3	6	
Summe	10	17	

Die Anzahl der Einsatzkräfte ist für diesen Ausrückebereich ausreichend.

Status Einsatzkräfte



Anlage A3 Teil 5 - Handlungsmatrix für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

In der unten stehenden Handlungsmatrix werden Stellschrauben und Maßnahmen aufgeführt, die eine direkte Wirkung auf die festgestellten Mängel haben. Bitte achten Sie auf die Spalten mit der roten Statusampel und ggfs. die weiteren Auswirkungen der Maßnahmen in den anderen Spalten.

Stellschraube, zugehörige Maßnahmen	Maßnahmen wirken unmittelbar auf			
	Sicherheitsbilanz	Einsatzmittel	Hilfsfrist	Einsatzkräfte
	 Rot	 Grün	 Grün	 Grün
Zuschnitt der Ausrückebereiche: Neuordnen der Ausrückebereiche	Risikoklasse und Löschfahrzeuge		Aktionsradien	Verfügbarkeit
Anzahl und Einsatzwert der Löschfahrzeuge: Beschaffen von Löschfahrzeugen	Vorhandene Fahrzeugpunkte	Verfügbare Fahrzeugpunkte an der Einsatzstelle		Personal- und Funktionsbedarf
Ersatzbeschaffung: Planen von Ersatzbeschaffungen durch ein zukunftsorientiertes Fahrzeugkonzept.	Vorhandene Fahrzeugpunkte	Fahrzeugpunkte an der Einsatzstelle		Personal- und Funktionsbedarf

Anlage A4 - Fahrzeugentwicklung der Löschfahrzeuge für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Diese Anlage gibt Informationen zum Alter der Löschfahrzeuge, deren verbleibende Nutzungsdauer und des geschätzten Finanzbedarfs für eine Wiederbeschaffung:

ID	Löschfahrzeug	Baujahr	Nutzungsdauer Jahre	Alter Jahre	Restnutzung Jahre	Ersatz im Jahr	Schätzneupreis in 2011	Schätzneupreis im Jahr der Neuanschaffung *
5	LF 16/12	1998	25	21	4	2023	325.000 € (LF 20)	412.000 € (LF 20)

* Gerechnet mit einer mittleren Preissteigerung von 2% pro Jahr. Bei nicht mehr der aktuellen Norm entsprechenden Löschfahrzeugen wird falls vorhanden ein vergleichbares Nachfolgelöschfahrzeug berücksichtigt. Für Löschfahrzeuge, die nicht mehr der Norm entsprechen und für die es keine Nachfolgelöschfahrzeuge nach DIN gibt, erfolgt keine Kostenermittlung.

Status Fahrzeugentwicklung

Es gibt Löschfahrzeuge, die innerhalb der nächsten 10 Jahre ersetzt werden müssen. Bei mindestens einem Löschfahrzeug ist die Wirtschaftlichkeit zu prüfen.



Gelb

Anlage A5 - Personalentwicklung für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Diese Anlage gibt Informationen zur Gesamtstärke der Einsatzkräfte und des Altersdurchschnitts.

Bewertung der Gesamtstärke

Die in diesem Bereich vorhandenen Löschfahrzeuge, Rüst- und Gerätewagen sowie Hubrettungsfahrzeuge geben eine Mindeststärke der Einsatzkräfte vor:

Funktionen	EL/GF	MA	AT	TR	Gesamt
Gesamtstärke	4	4	11	6	25
Bedarf der Fahrzeuge					
LF 16/12	1	1	4	3	9
Summe Bedarf Fahrzeuge	1	1	4	3	9
Mindeststärke *	2	2	8	15	27
Differenz	2	2	3		-2

Status Gesamtstärke

Die Gesamtstärke der Einsatz- und Reserveabteilung ist nicht ausreichend.



Legende

EL = Einsatzleitung, GF = Gruppenführung, MA = Maschinistin oder Maschinist, AT = Einsatzkräfte (Atemschutzgeräteträger), TR = Einsatzkräfte (keine Atemschutzgeräteträger)

* Laut Erlass des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein zur Gliederung und Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehren ist jedes Löschfahrzeug mehrfach zu besetzen, wobei jede Einsatzkraft nur in einer Funktion gezählt werden darf.

Fortsetzung Anlage A5 - Personalentwicklung für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Bewertung der Altersstruktur

Funktionen	EL/GF	MA	AT	TR	Gesamt	Anteil %
Vorhandene Gesamtstärke	4	4	11	6	25	100,0 %
davon 18 bis 29 Jahre (Jahrgang 1990 bis 2001)	0	1	4	3	8	32,0 %
davon 30 bis 39 Jahre (Jahrgang 1980 bis 1989)	2	1	4	3	10	40,0 %
davon 40 bis 49 Jahre (Jahrgang 1970 bis 1979)	2	0	1	0	3	12,0 %
davon 50 bis 59 Jahre (Jahrgang 1960 bis 1969)	0	1	2	0	3	12,0 %
davon 60 bis 67 Jahre (Jahrgang 1952 bis 1959)	0	1	0	0	1	4,0 %
Einsatzabteilung (bis 49 Jahre)	4	2	9	6	21	84,0 %
Reserveabteilung (ab 50 Jahre)	0	2	2	0	4	16,0 %

Bewertung Alterstruktur

Der Altersdurchschnitt aller Einsatzkräfte liegt mindestens bei 31,0 Jahren. Die Altersverteilung ist in Ordnung.



Legende

EL = Einsatzleitung, GF = Gruppenführung, MA = Maschinistin oder Maschinist, AT = Einsatzkräfte (Atemschutzgeräteträger), TR = Einsatzkräfte (keine Atemschutzgeräteträger)

Anlage A6 - Einsatzstatistik für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Diese Anlage gibt Informationen über die Einsatzzahlen der letzten 5 Jahre.

Jahr	Brandbekämpfung	Technische Hilfe	Fehlalarme	Sonstige	Gesamt	Anteil
2018					0	0,0 %
2017	16	70	19	30	135	35,1 %
2016	10	41	21	24	96	24,9 %
2015	11	38	19	12	80	20,8 %
2014	11	30	18	15	74	19,2 %
Gesamt	48	179	77	81	385	100,0 %
Anteil	12,5 %	46,5 %	20,0 %	21,0 %	100,0 %	

Anlage A7 - Vorhandene Sonderfahrzeuge im Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

Es liegen keine Daten über Sonderfahrzeuge vor.

Anlage A8 - Stellplatzgrößen der Lösch- und Sonderfahrzeuge für den Ausrückebereich Ratzeburg - Vorstadt

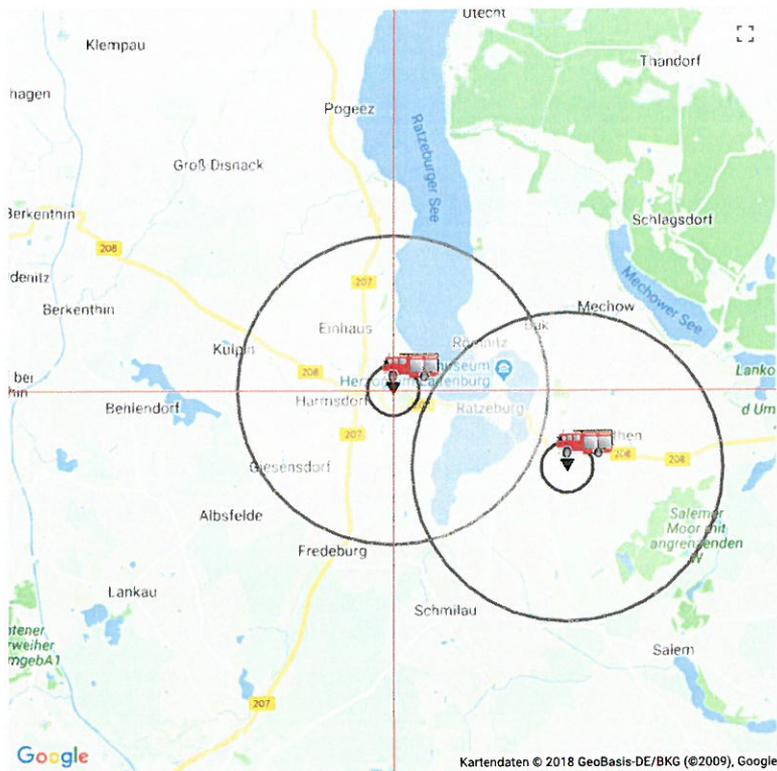
Diese Anlage gibt Empfehlungen über erforderliche Stellplatzgrößen im Feuerwehrhaus:

ID	Lösch-/Sonderfahrzeug	Länge	Höhe	Stellplatzgröße	Stellfläche B x L	Durchfahrt B x H
5	LF 16/12	<= 10,00 m	<= 3,50 m	3	4,50 x 12,50 m	3,50 x 4,00 m
Max. Einzelfläche B x L / B x H					4,50 x 12,50 m	3,50 m x 4,00 m
Gesamte Stellfläche B x L*					5,50 m x 12,50 m	

Bitte beachten Sie, dass hier die Größe der Fahrzeuge nach DIN-Norm zu Grunde gelegt und die individuelle Ausstattung nicht berücksichtigt ist.

* einschließlich 2 x 0,5 m Sicherheitsabstand in der Breite

Aktionsradius des Ausrückebereichs Ratzeburg - St.Georg



Legende

Kartenmittelpunkt Länge: 10.7425689697267, Breite: 53.7021943400158

- Aktionsradius bei 8 Minuten Eintreffzeit
- Aktionsradius bei 13 Minuten Eintreffzeit

Gutachterliche Stellungnahme zum Feuerwehrbedarfsplan der Inselstadt Ratzeburg



Stand: 20.05.2019

Vertraulich! Nur zur persönlichen bzw. bestimmungsgemäßen Verwendung!

Ausgangssituation und Auftrag

- ❑ Der Auftrag für die „Gutachterliche Stellungnahme zum Feuerwehrbedarfsplan der Inselstadt Ratzeburg“ stellt eine inhaltliche Prüfung des zur Verfügung gestellten Entwurf des Feuerwehrbedarfsplans (Stand 03/2018, Hauptdokument sowie zwei Anlagen) dar.
- ❑ Dabei werden die vorhandenen Inhalte auf Plausibilität geprüft und es werden Aussagen darüber getroffen, ob die Inhalte aus fachlicher Sicht nachvollziehbar ausgewertet, hergeleitet und dargestellt sind und plausible bedarfsplanerische Rückschlüsse ermöglichen.
- ❑ Ebenfalls werden eher unübliche (aus Sicht von LUELF & RINKE) Herangehensweisen oder Ableitungen von Maßnahmen gekennzeichnet. Zudem werden aus Sicht von LUELF & RINKE fehlende bzw. nicht enthaltene aber sinnvolle Auswertungen, fachliche Herleitungen oder Darstellungen benannt.
- ❑ Eine Nachprüfung einzelner Ergebnisse des Online-Moduls (z. B. Summierung von Fahrzeugpunkten oder Sicherheitsbilanzen) erfolgt nicht.
- ❑ Im Rahmen eines Ortstermins werden die örtlichen Verhältnisse mit den wesentlichen Aussagen des Feuerwehrbedarfsplans abgeglichen (gemeinsame Kurzbefahrung des Stadtgebiets sowie kompakte Inaugenscheinnahme der Feuerwehrstandorte). Anschließend werden die relevanten Erkenntnisse im Rahmen eines Workshops (z. B. mit den Verfassern des Feuerwehrbedarfsplans, Vertretern von Verwaltung, Feuerwehrführung und Politik) besprochen und plausibilisiert.
- ❑ In Form der vorliegenden Kurzstellungnahme werden die resultierenden Anmerkungen zu den einzelnen Inhalten des Bedarfsplans kompakt dokumentiert sowie eventuelle Auswirkungen auf eine SOLL-Konzeption abgeleitet.
- ❑ Obwohl aus Gründen der Lesbarkeit im Text die männliche Form gewählt wird beziehen sich die Angaben stets auf Angehörige aller Geschlechter.
- ❑ Neben dem Feuerwehrbedarfsplan liegen keine weiteren relevanten Daten des Auftraggebers vor.

Eckdaten zum vorliegenden Entwurf des Feuerwehrbedarfsplans

- ❑ Vorliegend ist der Entwurf des Feuerwehrbedarfsplans für die Kreis- & Inselstadt Ratzeburg mit Stand 03/2018.
- ❑ Der Feuerwehrbedarfsplan besteht aus folgenden Dokumenten:
 - Hauptdokument, 45 Seiten
 - Anlagen zur Feuerwehrbedarfsplanung der Gemeinde Ratzeburg, 42 Seiten
 - Aktionsradien der Feuerwehr, 1 Seite
- ❑ Das Dokument wurde den vorliegenden Informationen nach durch die Feuerwehr der Stadt Ratzeburg erstellt. Das Hauptdokument trägt den Vermerk „aufgestellt von: WF Chr. Nimitz (HBM), J. Hensel (BM)“.
- ❑ Der Feuerwehrbedarfsplan wurde mit dem entsprechenden Online-Modul der Landesfeuerwehrschule Schleswig-Holstein bzw. des Innenministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein erstellt (<https://www.lfs-sh.de/BSBP/Start/Start.php>).
- ❑ Für das Online-Modul ist auf der Homepage folgende Beschreibung abrufbar:
 - „Das Programm hilft Ihnen, einen Feuerwehrbedarfsplan zu erstellen. Das Ermitteln der Risikoklassen ist für Gemeinden und Städte bis 80.000 Einwohnerinnen und Einwohner möglich.“
 - „Der Feuerwehrbedarfsplan bildet die Entscheidungsgrundlage für die verantwortlichen Gremien des Trägers des Feuerwehrwesens. Die fachliche Vorbereitung und Verantwortung obliegt der Gemeindeführung der Feuerwehr.“
 - „Ziel ist es, auf der Grundlage des kritischen Wohnungsbrandes, den geltenden Bemessungswerten und dem in Schleswig-Holstein angewandten Merkblatt zur Ermittlung notwendiger Feuerwehrfahrzeuge (Löschfahrzeuge) aufgrund von Risikoklassen den für eine leistungsfähige Feuerwehr erforderlichen Bedarf festzustellen.“
 - „Verantwortlich für die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr ist als Träger des Feuerwehrwesens die Gemeinde. Für die organisatorische und fachtechnische Einsatzbereitschaft der Feuerwehr trägt die Gemeindeführung die Verantwortung.“
 - „Mit dem hier im Internet zur Verfügung stehenden Arbeitsmaterial können Sie in wenigen Schritten die Grundlagen einer Feuerwehrbedarfsplanung erstellen. Dies entbindet Sie allerdings nicht von Ihrer Verpflichtung, Teilbereiche vertieft zu analysieren und zu bewerten.“

Gliederung des Entwurfs des Feuerwehrbedarfsplans

- Das Dokument gliedert sich in die nachfolgend genannten Kapitel:
 1. Grafische Übersicht
 2. Vorbemerkungen
 3. Einleitung
 - 4. Detailbeschreibung der Gemeinde**
 - 5. Gefährdungspotential**
 - 6. Bemessungswerte**
 - 7. Organisation der Gemeindefeuerwehr**
 - 8. Ergebnis**
 9. Rechtliche Grundlagen
 10. Begriffsbestimmungen
 11. Rechtsgrundlagen
 12. Quellen- und Literaturhinweise

- Die fett gedruckten Kapitel (Kapitel 4 bis 8) sind hinsichtlich der spezifischen Bemessung der Feuerwehr der Stadt Ratzeburg relevant.
- Die übrigen Kapitel sind allgemeiner Art und für die gutachterliche Prüfung vernachlässigbar.

Anforderungen aus dem Brandschutzgesetz

- § 2 Aufgaben der Gemeinden:
„Die Gemeinden haben als Selbstverwaltungsaufgabe zur Sicherstellung des abwehrenden Brandschutzes und der Technischen Hilfe den örtlichen Verhältnissen angemessene leistungsfähige öffentliche Feuerwehren zu unterhalten, Fernmelde- und Alarmierungseinrichtungen einzurichten sowie für eine ausreichende Löschwasserversorgung zu sorgen.“
- keine weitere Konkretisierung der Anforderung „den örtlichen Verhältnissen angemessen leistungsfähig“
- keine explizite Pflicht zur Erstellung und Umsetzung einer Feuerwehrbedarfsplanung
- keine Anforderungen an die Methodik oder Inhalte einer Feuerwehrbedarfsplanung

Anforderungen aus dem Organisationserlass Feuerwehren

❑ Abschnitt 1.2:

- „Die Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr orientiert sich an ihrer Fähigkeit/ einen so genannten kritischen Wohnungsbrand erfolgreich bekämpfen zu können.
Der kritische Wohnungsbrand unterstellt einen Brand im ersten Obergeschoss eines Gebäudes, in dem der Treppenraum als erster baulicher Rettungsweg verraucht ist und die Menschenrettung über Rettungsmittel der Feuerwehr als zweiten Rettungsweg erfolgen muss.“
- „Um festzustellen, welche Standorte, welche Feuerwehrfahrzeuge und welche Mannschaft erforderlich sind, kann ein Feuerwehrbedarfsplan aufgestellt werden, der gegebenenfalls zwischen Wehrführung und Gemeinde als Grundlage für die weiteren Planungen gemeinsam vereinbart wird.
Eine Anleitung zur Erstellung eines Feuerwehrbedarfsplans ist als Angebot auf der homepage der Landesfeuerwehrschule unter www.lfs-sh.de erhältlich und lässt sich dort interaktiv erstellen.
Mit Hilfe eines derartigen Feuerwehrbedarfsplans kann festgestellt werden, ob die notwendigen Randbedingungen (siehe Nummer 2.2 und 2.3 des Erlasses) zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Feuerwehr für das jeweilige Gemeindegebiet erfüllt sind (Sicherheitsbilanz).“

❑ Abschnitt 2.2.1:

- „Bei der Konzeption der Standorte der Feuerwehrhäuser, der erforderlichen Feuerwehrfahrzeuge und Ausrüstung ist insbesondere auch die unter normalen Umständen innerhalb des Gemeindegebietes anzustrebende Hilfsfrist von zehn Minuten zu berücksichtigen.
Die Hilfsfrist ist die Zeit zwischen dem Absetzen des Notrufs und dem Eintreffen/Tätigwerden der Feuerwehr.“

❑ Gültigkeit des Erlasses: bis zum 31. Juli 2019

❑ der Organisationserlass wird als rechtliche Grundlage in der Bedarfsplan-Vorlage nicht genannt

Allgemeine Bewertung der Feuerwehrbedarfsplanung in Schleswig-Holstein

- ❑ keine explizite Pflicht zur Erstellung und Umsetzung eines Feuerwehrbedarfsplans
 - ❑ dennoch ist ein Feuerwehrbedarfsplan als zentrales Planungsinstrument in vielen Kommunen vorhanden
 - ❑ Online-Modul der Landesfeuerwehrschule hat dabei, der Wahrnehmung von LUELF & RINKE nach, eine relativ weite Verbreitung
 - ❑ das Online-Modul bildet folgende methodische Herangehensweisen ab:
 - Allgemeine Beschreibung der Kommune, Abfrage verschiedener Kriterien und Objektarten
 - Ableitung einer Risikoklasse je Ausrückbereich auf Basis abgefragter Kennwerte, z. B.
 - Einwohnerzahl
 - Struktur der Wohnbebauung
 - Gewerbebebauung
 - Verkehrswegen
 - Sonstige Gefahrenpotenziale
 - aus der Verknüpfung von Einwohnerzahl und Risikoklasse leitet das Modul einen Bedarf an „Fahrzeugpunkten“ ab
 - durch Abgleich mit der vorhandenen Fahrzeugausstattung wird eine „Sicherheitsbilanz“ erstellt
 - Anforderungen an die Personalstärke werden aus den vorhandenen bzw. erforderlichen Fahrzeugen abgeleitet
 - weitere Anforderungen an die Feuerwehrstruktur, z. B. Gebietsabdeckung, werden ohne eine automatisierte Bewertung abgefragt
- Bewertung aus Sicht LUELF & RINKE:
- im Wesentlichen nachvollziehbare Methodik
 - zur einfachen Ableitung eines Grundbedarfs (z. B. wesentliche Fahrzeugausstattung) augenscheinlich funktionierende Methodik
 - aufgrund des relativ pauschalen Ansatzes nicht zwingend spezifisch bedarfsgerechte Bewertung für alle kommunalen Rahmenbedingungen

Kapitel 5: Gefährdungspotential

- ❑ Die bedarfsplanerischen Grundlagen des Kapitels sind durch das Online-Modul vorgegeben. Daher kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die enthaltenen Definitionen, z. B. des Schutzziels, eine implizite Verbindlichkeit für die Anwendung in Schleswig-Holstein darstellen.
- ❑ Die konkreten Inhalte, z. B. das Heranziehen der Orbit-Studie, sind aus heutiger Perspektive diskutabel und wissenschaftlich nicht umfassend begründbar.
- ❑ Die Fokussierung auf den sogenannten kritischen Wohnungsbrand basiert auf dem Organisationserlass, ist aus Sicht von LUELF & RINKE für eine Kommune wie Ratzeburg jedoch diskutabel:
 - das konkrete Szenario ist in der Regel, abweichend zu der im Entwurf enthaltenen Definition „regelmäßig wiederkehrend“, nicht charakteristisch für das Einsatzgeschehen von kleinen bis mittleren Kommunen
 - vielmehr sind die örtlich spezifischen Gefahrenpotenziale zu berücksichtigen, beispielsweise
 - Person eingeklemmt nach Verkehrsunfall
 - Personenrettung aus Gewässer
 - durch die im weiteren Verlauf (Kapitel 6) definierte relativ hohe Anforderung an das Szenario kritischer Wohnungsbrand ist jedoch nicht davon auszugehen, dass aus anderen Szenarien darüber hinausgehende Anforderungen an Eintreffzeit oder Eintreffstärke resultieren werden (ggf. an die spezifische technische Ausstattung)
- ❑ In der Beschreibung der Einsatzübersicht werden Handlungsfelder wie eine relevant steigende Einsatzzahl (auf im Quervergleich hohem Niveau von rund 400 Einsätzen) sowie die Tagesverfügbarkeit der Einsatzkräfte benannt.
- ❑ Die Ermittlung der Risikoklassen als Zusammenfassung des Gefährdungspotenzials ist als Anlage beigefügt und im Kapitel 5 als Verweis aufgeführt.

Die im Kapitel 5 dargestellten Herleitungen und Definitionen sind unter Berücksichtigung der aktuellen fachlichen Bewertung diskutabel. Da es sich jedoch im Wesentlichen um Standard-Inhalte des Bedarfsplanungs-Moduls handelt ist die Verwendung im vorliegenden Bedarfsplan-Entwurf verständlich.

2 Plausibilitätsprüfung der Inhalte

Anlage A1: Risikoklassenbestimmung

- ☐ Anhand vorgegebener Kriterien erfolgt eine Ableitung der Risikoklasse für jeden Ausrückbereich:

Einwohnerinnen und Einwohner	7000
Rechnerische Einwohnerzahl unter Berücksichtigung der Übernachtungszahlen:	7085
Risikoklasse	5
Bedarf Fahrzeugpunkte im Ausrückebereich	318
Bedarf Fahrzeugpunkte nachbarschaftliche Löschhilfe	48
Drehleiter erforderlich	Ja

Zusammenfassung Ausrückebereich St. Georgsberg

Einwohnerinnen und Einwohner	8000
Rechnerische Einwohnerzahl unter Berücksichtigung der Übernachtungszahlen:	8085
Risikoklasse	5
Bedarf Fahrzeugpunkte im Ausrückebereich	331
Bedarf Fahrzeugpunkte nachbarschaftliche Löschhilfe	50
Drehleiter erforderlich	Ja

Zusammenfassung Ausrückebereich Vorstadt

- ☐ Entscheidend für die Einstufung in die Risikoklasse 5 ist jeweils der Ansatz eines „Betriebs nach Störfallverordnung“
- Störfallbetrieb ATR nur in St. Georgsberg
 - dann Vorstadt Risikoklasse 4, nicht 5
 - jedoch ohne konkrete Auswirkung auf Planungsgrundlagen (lediglich auf Fahrzeugvorhaltung)

Die Einstufung in die Risikoklassen ist im Wesentlichen plausibel und augenscheinlich angemessen. Lediglich die Zuordnung des Betriebs nach Störfallverordnung ist zu prüfen.

Kapitel 6: Bemessungswerte

- ❑ Die grundlegenden Erläuterungen für die relevanten Bemessungswerte wie Hilfsfrist bzw. Eintreffzeit oder Funktionsstärke sind feststehende Textteile des Online-Moduls. Daher ist es nachvollziehbar, dass diese Formulierungen Bestandteil des Feuerwehrbedarfsplans sind.
- ❑ Es muss jedoch festgestellt werden, dass mindestens einzelne Aspekte fachlich diskutabel sind, wenngleich die Anwendung in Schleswig-Holstein aktuell nicht wesentlich hinterfragt wird.
- ❑ Die Zuordnung von erforderlichen Fahrzeugausstattungen basiert auf dem Organisationserlass.
- ❑ Bei einem Einsatz erforderliche Einsatzkräfte sind im aktuell gültigen Organisationserlass nicht definiert, sodass die rechtliche Bindung unklar ist.
- ❑ Unter Bezugnahme auf die Orbit-Studie werden Mindestanforderungen von 10 Einsatzkräften in einer Hilfsfrist von 10 Minuten und ergänzende 6 Einsatzkräfte nach insgesamt 15 Minuten angesetzt. Diese Funktionsstärken entsprechen der Schutzzeilempfehlung der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in Deutschland (AGBF-Bund), welche in der Regel für großstädtische (Kern-)Bereiche angemessen ist. Eine allgemeine Anwendung in der Fläche wird aktuell eher als nicht angemessen bewertet.

Die dargestellten Inhalte entsprechen den aktuellen Ansätzen der Feuerwehrbedarfsplanung in Schleswig-Holstein. Eine spezifische Anpassung erfolgt, im Sinne des Online-Moduls, nicht.

Kapitel 7: Organisation der Gemeindefeuerwehr

- ❑ Die Organisation der Gemeindefeuerwehr ist nachvollziehbar beschrieben. Die dargelegten Problemfelder sind fachlich plausibel.
- ❑ Für die Bewertung der Gemeindefeuerwehr wird eine Sicherheitsbilanz erstellt, im Kapitel 7 wird ein Verweis auf die Anlage G2.1 gesetzt.
- ❑ Die Bewertung der Ausstattung mit Einsatzmitteln ist im Kontext der geltenden Rahmenbedingungen nachvollziehbar.
- ❑ Die Einhaltung der Hilfsfrist wird nicht explizit als „erfüllt“ bewertet, es wird jedoch lediglich die zweite Eintreffzeit als problematisch beurteilt. Dies ist auf Basis der angesetzten Daten, z. B. Ausrückzeit von 7 Minuten, auf die erste Eintreffzeit auszuweiten. Vor allem die Erfüllung dieser Anforderung ist zu prüfen.
- ❑ Die Bewertung der Verfügbarkeit der Einsatzkräfte differenziert den Zeitbereich Montag bis Freitag tagsüber. Dies ist fachlich sinnvoll. Die dann vorherrschende eingeschränkte Verfügbarkeit wird beschrieben und ist plausibel. Die über diesen Zeitbereich hinaus im Wesentlichen bedarfsgerechte Verfügbarkeit ist augenscheinlich nachvollziehbar.
- ❑ Es wird eine teilweise lange Anfahrt der Einsatzkräfte zum Feuerwehrstandort angemerkt. Eine weitere Berücksichtigung ist augenscheinlich nicht gegeben.
- ❑ Im Abschnitt „Bewerten des Einsatzgebietes der Gemeindefeuerwehr“ werden Handlungsfelder als „kritische Masse“ benannt, die aus gutachterlicher Sicht nachvollzogen und als bedarfsplanrelevant bestätigt werden können.

Die Ableitungen des Kapitels 7 sind im Wesentlichen nachvollziehbar und augenscheinlich zu bestätigen. Einzelne Aspekte sind im Gesamtkontext, auf Basis der vorliegenden Informationen, relevant für eine weitere Verfolgung: Gebietsabdeckung für die erste Eintreffzeit sowie die Lage der Feuerwehrstandorte im Kontext der Wohn- und Arbeitsorte.

2 Plausibilitätsprüfung der Inhalte

Anlage G1: Übersicht der Ausrückbereiche

- Die Ausrückbereiche werden wie folgt angegeben:

Nr.	Name des Ausrückbereiches	Ausrückzeit	Außerorts	Nachbarschaftliche Löschhilfe
1	Ratzeburg - St.Georg	7,0 Minuten	Nein	Ja
2	Ratzeburg - Vorstadt	7,0 Minuten	Nein	Ja

- Es wird aus Sicht von LUELF & RINKE vermutet, dass die genannte Ausrückzeit die tatsächlich benötigte Ausrückzeit ist.
- Dies lässt sich ohne Kenntnis von Wohn- und Arbeitsorten oder Einsatzkennwerten jedoch nicht prüfen.
- Aufgrund der peripheren Lage der beiden Standorte ist diese Zeitangabe jedoch nicht unplausibel.

Anlage G2 - Gesamtstatus der Gemeindefeuerwehr Ratzeburg

- ❑ Der Gesamtstatus prüft 4 Bereiche auf Konformität mit den Anforderungen:
 1. Sicherheitsbilanz:
 - Das dargestellte Delta zwischen Ausstattung und Anforderung entspricht dem Grundsatz des Punktwerteverfahrens.
 2. Einsatzmittel:
 - Die planerische Zuordnung von Löschfahrzeugen zu Ausrückbereichen bzw. Eintreffzeiten ist zunächst nachvollziehbar.
 - Die damit einhergehende Aussage über ein zuverlässiges Eintreffen der Fahrzeuge in den genannten Zeitfenstern kann aus externer Sicht jedoch nicht abschließend bestätigt werden. Im Gesamtkontext, vgl. auch den folgenden Punkt, muss dies angezweifelt werden.
 3. Hilfsfrist:
 - Der Status für diesen Bereich wird mit „grün“ bewertet, kombiniert mit folgender Aussage: „Es wurde bestätigt, dass alle für das Schutzziel möglichen Einsatzstellen innerhalb der Hilfsfrist erreichbar sind.“
 - Dies deckt sich nicht mit den beigefügten Fahrzeitradien sowie einer ergänzenden Auswertung von LUELF & RINKE (vgl. Kapitel 3 der gutachterlichen Stellungnahme).
 4. Einsatzkräfte:
 - Die Darstellung der verfügbaren Einsatzkräfte kann mit den vorliegenden Informationen nicht abschließend plausibilisiert werden. Grundsätzlich weicht die getätigte Aussage aber von der Beschreibung im Kapitel 7 ab.

Kapitel 8: Ergebnis

- Folgende Handlungsbedarfe werden definiert:*

 - Stationierung eines zweiten Löschfahrzeugs im Bereich der Vorstadt
 - Bau eines neuen Feuerwehrstandorts im Bereich der Vorstadt
 - Umstellung der Alarm- und Ausrückeordnung für das Einsatzstichwort „Feuer“ im Bereich der Vorstadt
 - Stärkerer Fokus auf die Tagesverfügbarkeit
 - Besetzung einer zweiten Gerätewartstelle, dadurch Möglichkeit zur autarken Wahrnehmung von Kleineinsätzen durch die Gerätewarte

- Die wesentlichen Maßnahmen leiten sich aus den vorhergehenden Analysen ab.
- In Bezug auf die wahrgenommene Verteilung von Wohn- und Arbeitsorten ist die Stationierung eines zweiten Löschfahrzeugs im Bereich der Vorstadt, auch losgelöst von der Sicherheitsbilanz des Bedarfsplanungs-Moduls, bedarfsgerecht.
- Die Vorhaltung eines Feuerwehrstandorts im Bereich Vorstadt ist in Bezug auf die Gebietsabdeckung unter Berücksichtigung aller aktuellen Rahmenbedingungen zwingend erforderlich.
- Die Umstellung der Alarm- und Ausrückeordnung kann fachlich unterschiedlich bewertet werden, ist hier jedoch nicht von bedarfsplanerischer Relevanz.
- Der Bedarf an Gerätewartstellen kann im Rahmen des Auftrags bzw. der vorliegenden Informationen nicht analytisch geprüft werden. Der Fokus auf eine autarke Wahrnehmung von Kleineinsätzen zur Entlastung der Ehrenamtlichen Einsatzkräfte ist jedoch nachvollziehbar und, vor dem Hintergrund der Alarmierungszahlen, bedarfsgerecht.

*) Die detaillierten Formulierungen im Kapitel 8 sind teilweise abweichend. Im Rahmen der Erkenntnisbesprechung am 09.05.2019 wurde jedoch festgestellt, dass die Inhalte der Vorlage für die Sitzung der Stadtvertretung (Seite 2 des Feuerwehrbedarfsplans) relevant sind und das Kapitel 8 noch daran angepasst wird.

Die wesentlichen Maßnahmen können aus gutachterlicher Sicht bestätigt werden. Die Vorhaltung eines Feuerwehrstandorts im Bereich Vorstadt sowie die dortige Stationierung von zwei Löschfahrzeugen kann als angemessen beurteilt werden.

3 Grundsätzliche Hinweise aus bedarfsplanerischer Sicht

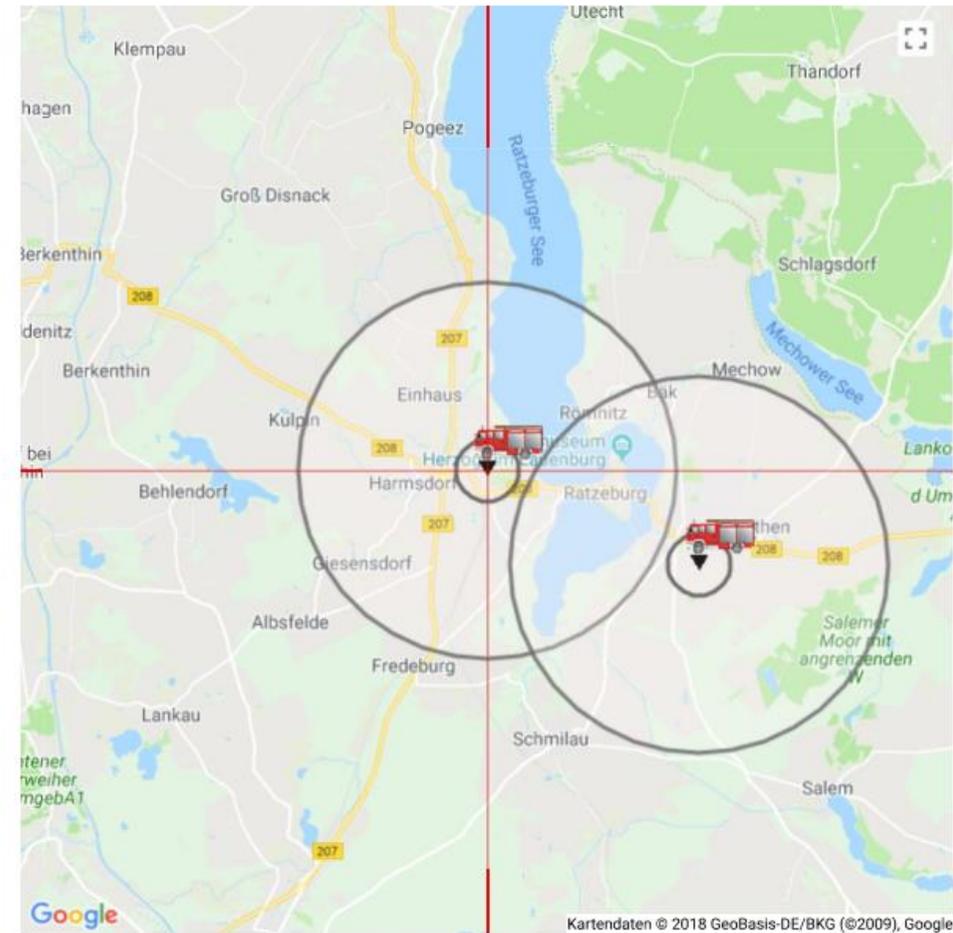
Grundsätzliche Hinweise

- ❑ Die Alarmierungsfrequenzen für die Einsatzkräfte sind (mittel- bis langfristig) zu hoch:
 - daher ist die geplante Differenzierung der Alarmgruppen sinnvoll
 - eventuell sind weitere, darüber hinausgehende, Maßnahmen angezeigt
- ❑ Der Ansatz des Hubrettungsfahrzeugs als 2. Rettungsweg bei Seniorenwohnsitz und Hochhaus bauordnungsrechtlich fraglich, ein einsatztaktischer Bedarf ist davon jedoch nicht beeinflusst.
- ❑ Der Zeitbedarf für das „Instellungbringen“ des Teleskopmastfahrzeugs wird thematisiert. Der gewählte technische Ansatz für die Erreichbarkeit der Hinterhofbebauung im Bereich der Altstadt ist aber nachvollziehbar und ebenso relevant.
- ❑ Die Vorhaltung eines kompakten Löschfahrzeugs ist aufgrund der engen Bebauung im Bereich der Altstadt und der Tordurchfahrt am Dom sinnvoll.

Fahrzeit-Isochronen

Aktionsradien aus dem Online-Modul

Aktionsradius des Ausrückebereichs Ratzeburg - St.Georg



Legende

Kartenmittelpunkt Länge: Breite:

-  Aktionsradius bei 8 Minuten Eintreffzeit
-  Aktionsradius bei 13 Minuten Eintreffzeit

Fahrzeit-Isochronen

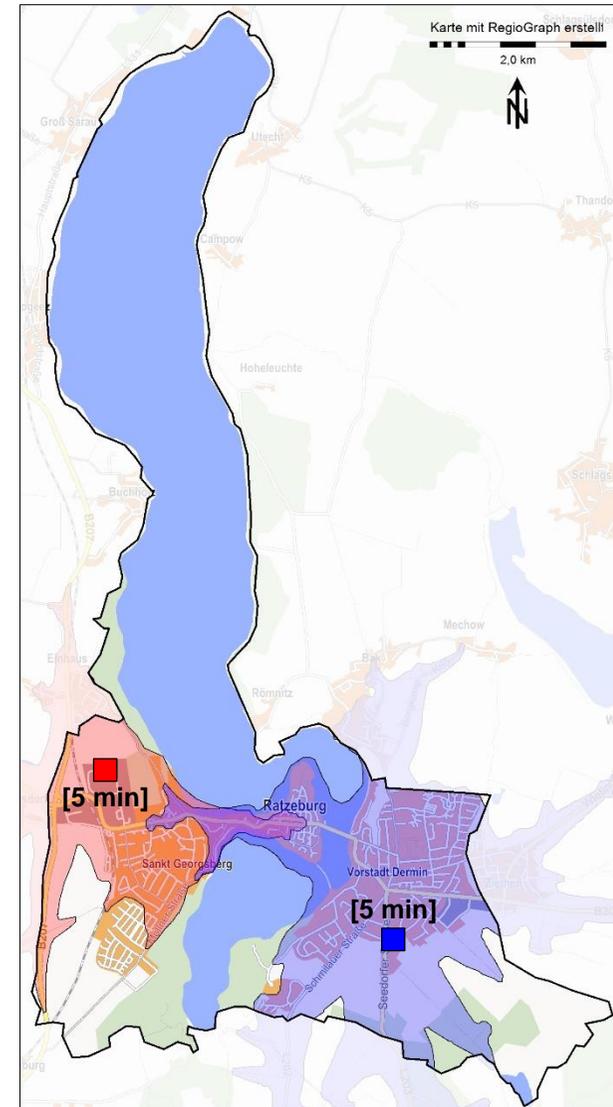
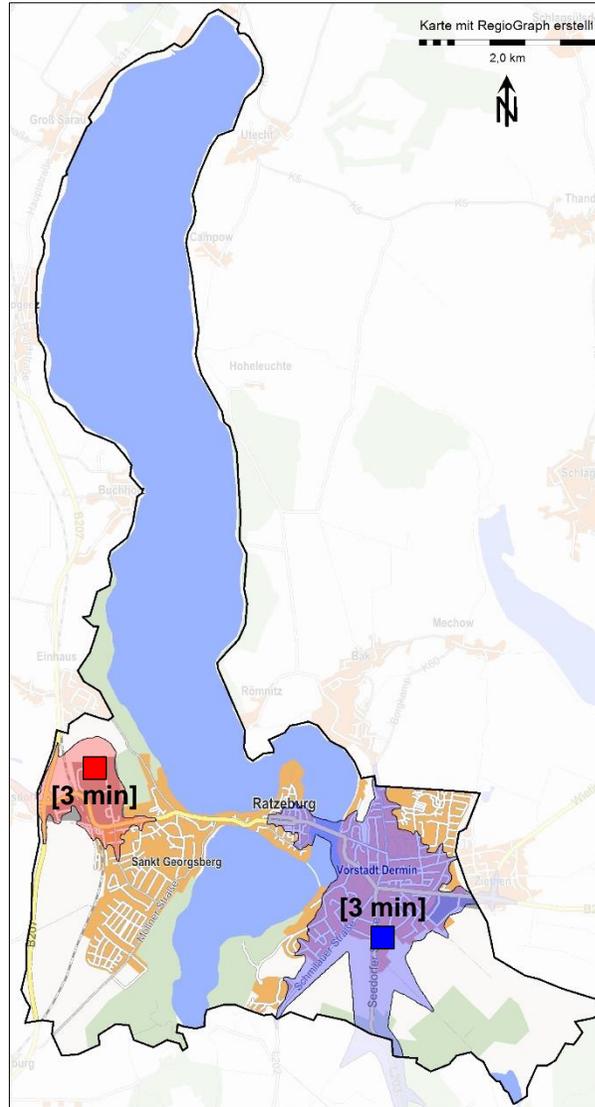
Fahrzeitabschätzung zur Abdeckung der Kernbereiche – IST-Standorte

Fahrgeschwindigkeiten:

Die rechnergestützte Simulation zur Gebietsabdeckung umfasst Straßenkategorien und zugehörige Geschwindigkeiten von „enger Wohnbebauung“ (10 km/h) bis zu „Ausfallstraßen“ (75 km/h).

Legende

- St. Georgsberg
- Vorstadt



Fahrzeit-Isochronen

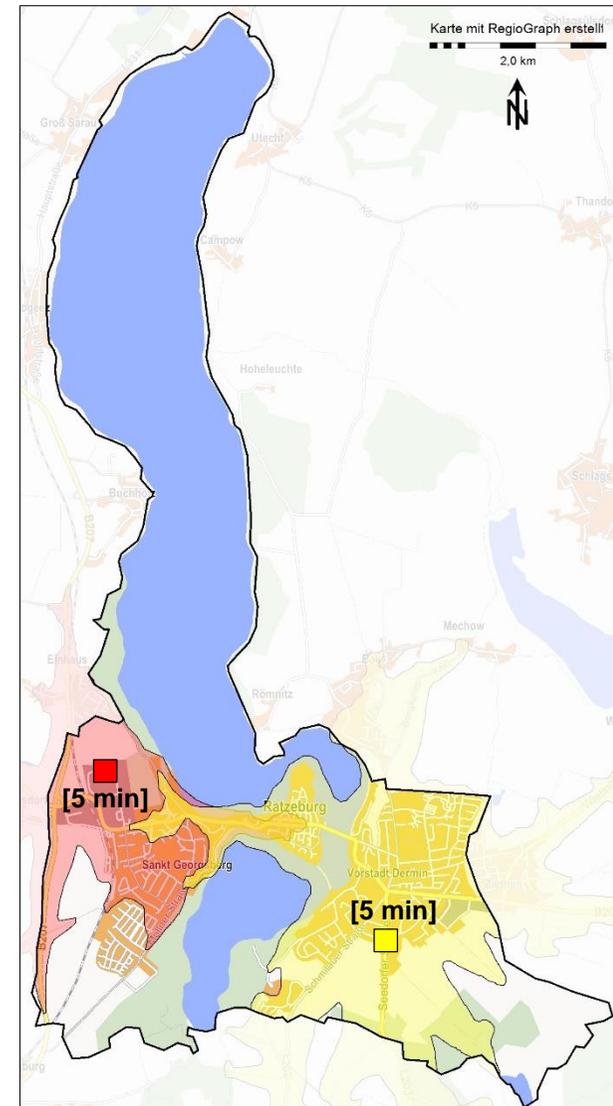
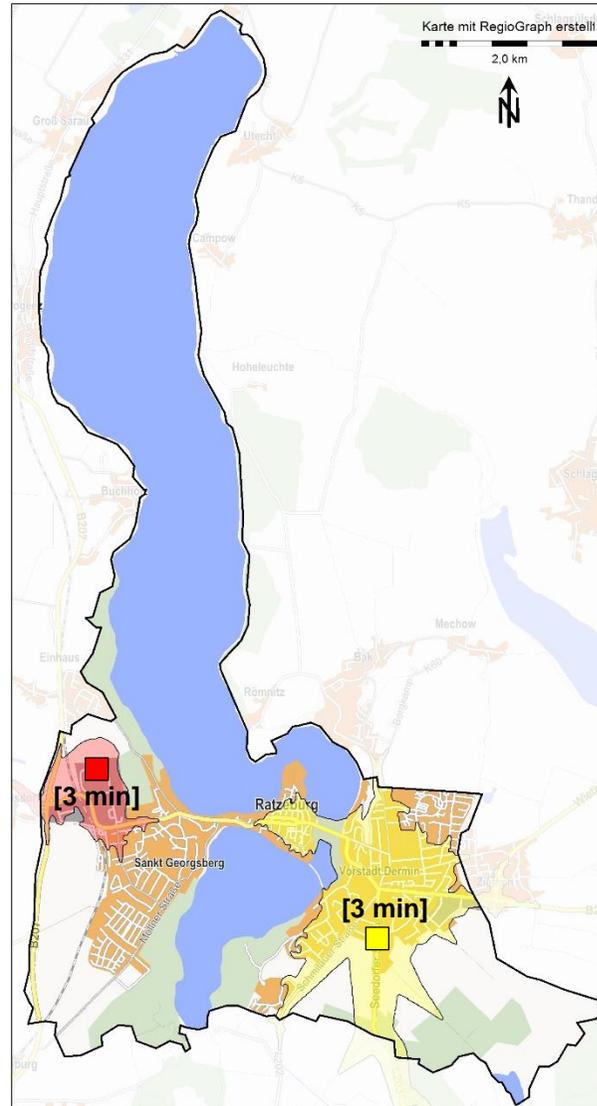
Fahrzeitabschätzung zur Abdeckung der Kernbereiche – Planung

Fahrgeschwindigkeiten:

Die rechnergestützte Simulation zur Gebietsabdeckung umfasst Straßenkategorien und zugehörige Geschwindigkeiten von „enger Wohnbebauung“ (10 km/h) bis zu „Ausfallstraßen“ (75 km/h).

Legende

- St. Georgsberg
- Vorstadt - Planung



Zusammenfassung der Erkenntnisse

- ❑ Der vorliegende Entwurf des Feuerwehrbedarfsplans der Inselstadt Ratzeburg sowie die dazugehörigen Anlagen wurden hinsichtlich Plausibilität und bedarfsplanerischer Belastbarkeit der Aussagen geprüft.
- ❑ Die einzelnen Kapitel sind ausführlich und nachvollziehbar aufgebaut. Die Inhalte zur Beschreibung der Gefahrenpotenziale und der Feuerwehrstruktur sind augenscheinlich angemessen und für die weitere Bedarfsbewertung relevant und hinreichend belastbar.
- ❑ Einzelne enthaltene Herleitungen und Definitionen, vor allem im Kontext der Schutzziele, sind unter Berücksichtigung der aktuellen fachlichen Bewertung diskutabel. Da es sich jedoch im Wesentlichen um Standard-Inhalte des Bedarfsplanungs-Moduls Schleswig-Holstein handelt ist die Verwendung im vorliegenden Bedarfsplan-Entwurf verständlich.
- ❑ Die Einstufung in die Risikoklassen ist im Wesentlichen plausibel und augenscheinlich angemessen. Lediglich die Zuordnung des Betriebs nach Störfallverordnung ist zu prüfen. Daraus kann sich ergeben, dass für den Ausrückbereich Vorstadt die Klasse 4, anstelle der aktuell definierten Klasse 5, angemessen ist.
- ❑ Die Ableitungen zu den Anforderungen an die Feuerwehr sind im Wesentlichen nachvollziehbar und augenscheinlich zu bestätigen. Einzelne Aspekte sind im Gesamtkontext, auf Basis der vorliegenden Informationen, relevant für eine weitere Verfolgung: Gebietsabdeckung für die erste Eintreffzeit sowie Lage der Feuerwehrstandorte im Kontext der Wohn- und Arbeitsorte.
- ❑ Die wesentlichen Maßnahmenbedarfe des Feuerwehrbedarfsplans können aus gutachterlicher Sicht bestätigt werden.
- ❑ Vor allem die Vorhaltung eines Feuerwehrstandorts im Bereich Vorstadt sowie die dortige Stationierung von zwei Löschfahrzeugen kann als angemessen beurteilt werden.
- ❑ Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die wesentlichen Inhalte des Feuerwehrbedarfsplans aus gutachterlicher Sicht bestätigt werden können. Einzelne Aspekte sollten bei einer eventuellen Überarbeitung geprüft werden. Jedoch ist es unwahrscheinlich, dass sich durch eine Anpassung elementare Änderungen hinsichtlich der Maßnahmenbedarfe ergeben.
- ❑ Trotz der genannten Abweichungen bei Einzelaspekten kann davon ausgegangen werden, dass die grundsätzlichen Maßnahmenbedarfe auch bei einer bedarfsplanerischen Betrachtung unabhängig des Online-Moduls bestätigt werden können.

LUELF & RINKE Sicherheitsberatung GmbH

Bismarckstr. 29
41747 Viersen

Tel: 02162-43 69 4 0
Fax: 02162-43 69 4 99

E-Mail: info@luelf-rinke.de
Internet: www.luelf-rinke-sicherheitsberatung.de



SPD-Fraktion Ratzeburg

Uwe Martens
Fraktionsvorsitzender
Ricarda-Huch-Weg 2 • 23909 Ratzeburg
Tel.: 04541/84137 oder 0171/5866521
E-Mail: uwe.martens@spd-ratzeburg.de

Ratzeburg den 30.09.2020

**An den Herrn Vorsitzenden des
Planungs-, Bau- und Umweltausschusses
Werner Rütz
Unter den Linden 1
23909 Ratzeburg**

Nachrichtlich :

**Herrn Bürgermeister Gunnar Koech - Stadt Ratzeburg
Herrn Bürgervorsteher Otfried Feußner - Stadt Ratzeburg
Herrn Bauamtsleiter Michael Wolf - Stadt Ratzeburg**

Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 19. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Rütz,

hiermit **beantragt** die SPD-Fraktion, dass der Ausschuss beschließen möge:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Kosten für einen zusätzlichen Standort der Freiwilligen Feuerwehr in der Vorstadt überschlägig bzw. grob zu ermitteln. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zwei Fahrzeuge untergebracht werden können und die rechtlichen Mindestanforderungen, zum Beispiel die der Feuerwehrunfallkasse, eingehalten werden. Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten, die ermittelten Kosten für die Haushalts- bzw. Finanzplanung des Haushaltsjahres 2021 anzumelden.

Weiterhin wird die Verwaltung aufgefordert zu prüfen, welche Fördermöglichkeiten seitens der Stadt Ratzeburg genutzt werden können.



SPD-Fraktion Ratzeburg

Uwe Martens
Fraktionsvorsitzender
Ricarda-Huch-Weg 2 • 23909 Ratzeburg
Tel.: 04541/84137 oder 0171/5866521
E-Mail: uwe.martens@spd-ratzeburg.de

Ratzeburg den 30.09.2020

Begründung:

Die SPD-Fraktion ist der Auffassung, dass nach mehrjähriger Diskussion darüber ob ein zusätzlicher Standort der FFW in der Vorstadt erforderlich ist, nunmehr final entschieden werden muss und entsprechende Planungen voranzutreiben sind.

Im Ergebnis der Würdigung aller Argumente und Fakten ist es für uns unumgänglich, die Umsetzung zeitnah und nicht mittel- oder langfristig anzustreben. Der von der FFW erstellte Feuerwehrbedarfsplan und ein dazu eingeholtes Gutachten machen deutlich, dass die Hilfsfristen im Stadtgebiet schon heute nicht mehr eingehalten werden können, wenn von der Vorstadt aus keine Einsätze gefahren werden können. Von daher besteht akuter Handlungsbedarf. Zu berücksichtigen ist unseres Erachtens dabei, dass auch das größte Fahrzeug der Wehr (Drehleiter) am zu planenden Standort Platz finden sollte, da es unseres Erachtens logistisch wichtig sein könnte, dieses künftig in der Vorstadt zu stationieren.

Im Sinne der Sicherheit unserer Bürgerinnen und Bürger ist es aus unserer Sicht schlicht nicht verantwortbar, Entscheidungen in dieser Angelegenheit weiter auf „die lange Bank“ zu schieben. Gerade vor dem Hintergrund, dass in der Seedorfer Straße zusätzlich diverse Gebäude mit einer dreistelligen Anzahl von Wohnungen in Planung sind, macht es keinen Sinn, noch länger mit grundsätzlichen Entscheidungen zuzuwarten.

Wir positionieren uns daher mit diesem Antrag eindeutig, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass Überlegungen bestehen, die Verantwortung an dieser Stelle in die Hände einer Nachbargemeinde zu legen, die weder Erfahrungen in unserem Stadtgebiet hat, noch für die wirklich belastbar belegt werden kann, dass die Erfüllbarkeit eines solchen Auftrages vor dem Hintergrund sehr häufiger Alarme auch auf lange Sicht von Bestand sein kann. So sind unseres Erachtens die feuerwehrtechnischen Sicherheitsbelange so sensibler Bereiche wie zum Beispiel des Krankenhauses oder der Kliniken und Wohnbereiche der AMEOS-Gruppe, aber auch die der Schulen und Sportstätten, nur zuverlässig mit dem bereits vorhandenen Spezialwissen der Ratzeburger FFW perspektivisch ausreichend abgedeckt. Momentane „glückliche Fügungen“ (etwa durch Spezialwissen aufgrund der Zugehörigkeit zu einer großen Berufsfeuerwehr) hinsichtlich der Personalbesetzung der in diesem Zusammenhang in Frage kommenden Wehr können sich von heute auf morgen ändern und langfristige Planungen gefährden.



SPD-Fraktion Ratzeburg

Uwe Martens
Fraktionsvorsitzender
Ricarda-Huch-Weg 2 • 23909 Ratzeburg
Tel.: 04541/84137 oder 0171/5866521
E-Mail: uwe.martens@spd-ratzeburg.de

Ratzeburg den 30.09.2020

Und - letztendlich denken wir natürlich in diesem Zusammenhang an die Ratzeburger Feuerwehrkameradinnen und -kameraden, die für sich den Anspruch haben, die Stadt auch zukünftig selbst hochmotiviert vollumfänglich im Rahmen ihres Auftrages zu schützen. Von daher ist es für uns selbstverständlich, dass unsere Wehr die infrastrukturellen Voraussetzungen erhält, die sie benötigt, um ihrem Auftrag im gesamten Stadtgebiet auch in Zukunft in bewährter Art und Weise nachkommen zu können.

Mit freundlichen Grüßen
für die SPD-Fraktion


Uwe Martens
(Fraktionsvorsitzender)

gez. Carsten Ramm
(Stadtvertreter)
gez. Klaus-Peter Roggon
(bürgerliches Mitglied)

An den Vorsitzenden des Planungs-,
Bau- und Umweltausschusses
Herrn Werner Rütz

Ratzeburg, den 25. Oktober 2020

Nachrichtlich cc.
Bürgervorsteher Ottfried Feußner
Bürgermeister Gunnar Koech
Bauamtsleiter Michael Wolf

Sehr geehrter Herr Rütz, lieber Werner,

für die nächste Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 2. November 2020 stellt die CDU-Fraktion folgenden Antrag zum Thema „Zusätzlicher Standort Freiwillige Feuerwehr“, Tagesordnungspunkt Ö 11.1:

Errichtung einer Stahl-Satteldachhalle auf dem städtischen Gelände an der Seedorfer Straße/Pillauer Weg mit einem maximalen Baukostenvolumen in Höhe von 350.000,- €.

Begründung

Die derzeit bestehende Haushaltslage der Stadt Ratzeburg lässt es aktuell und in absehbarer Zeit nicht zu, einen vollwertigen zweiten Standort der Freiwilligen Feuerwehr in der Vorstadt (wie im Antrag der SPD gefordert) zu errichten. Mehrfach, zuletzt durch Schreiben vom 14. Oktober 2020 in Bezug auf den zweiten Nachtragshaushalt, hat die Kommunalaufsicht auf die problematische Haushaltslage der Stadt Ratzeburg hingewiesen und u.a. „*die strikte Umsetzung von Konsolidierungsmaßnahmen*“ gefordert. Diese eindeutige haushälterische Verpflichtung der Stadt Ratzeburg einerseits umzusetzen, andererseits aber gleichwohl die Einhaltung der Hilfeleistungsfristen in der Vorstadt durch Schaffung einer Unterstellmöglichkeit für Fahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehr sicherzustellen, ist Zweck des vorliegenden Antrages. Denn: *Politik ist die Kunst, das Notwendige möglich zu machen*“ (Herbert Wehner).

Die zur Abstimmung gestellte Halle soll demensprechend zunächst als Unterstellmöglichkeit für zwei Fahrzeuge der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Ratzeburg genutzt werden, um zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge sicher und trocken untergebracht werden können.

Hierbei sollten im Wesentlichen folgende Anforderungen erfüllt werden: Die Stahl-Satteldachhalle sollte im Innenbereich eine Breite von mindestens 12 m und eine Länge von mindestens 15 m haben. Ein entsprechendes exemplarisches Angebot der HTS Industriebau GmbH vom 30. September 2020 ist diesem Antrag als Grundlage für die Betrachtung der Kostenseite beigefügt. Die dort näher bezeichnete Stahlhalle mit den Abmaßen 15 m x 20 m wird zu einem Errichtungspreis in Höhe von ca. 105.000,- Euro netto (ca. 125.000,- Euro brutto) offeriert. Weitere Kosten für Genehmigung, Planung, Erdarbeiten, Fundamente, Erschließung und Heizanlage sind selbstverständlich hinzuzurechnen und sollen hier nach überschlägiger Prüfung mit ca. 150.000,- Euro netto (ca. 178.500,- Euro brutto) veranschlagt werden, was einen Gesamtbetrag von 303.500,- Euro brutto ergibt. Zur Kostenersparnis sollte seitens der Verwaltung geprüft werden, ob der durch

die Erdarbeiten abgetragene Boden nicht auf dem Gelände selbst als Sichtschutz- oder Pflanzwall (parallel zur Seedorfer Straße) verbleiben kann.

Sollte sich die Finanzlage der Stadt Ratzeburg verbessern und sich die Stadtvertretung zu einem späteren Zeitpunkt in der wirtschaftlich vertretbaren Lage sehen, einen vollwertigen zweiten Standort der Feuerwehr zu errichten, kann die Halle entsprechend durch An- und Ausbau erweitert werden (Stichwort: Umkleiden mit Möglichkeit der „Schwarz-Weiß-Trennung“, Kompressorraum etc.).

In rechtlicher Hinsicht sei klargestellt: Der Wehrführer der Freiwilligen Feuerwehr Ratzeburg hat schon vor längerer Zeit in Gesprächen mit dem Fraktionsvorsitzenden betont, dass die Hanseatische Feuerwehr-Unfallkasse Nord (HFUK Nord) keine Bedenken an der Nutzung einer entsprechenden Halle als Unterstand für Fahrzeuge der Feuerwehr hat – so wie dies ja auch bisher unter Nutzung von „Gastrechten“ bei anderen BOS-Organisationen (Bundespolizei, THW) praktiziert wurde und wird.

Finanzierung

Die CDU-Fraktion wird für die nächste Sitzung des Finanzausschusses beantragen, den Investitionsplan wie folgt anzupassen: Im Finanzplan 2021 ist für die Beschaffung eines neuen Fahrzeuges der Freiwilligen Feuerwehr (HLF 20) ein Betrag in Höhe von 500.000,- Euro eingestellt worden. Diese Beschaffung wird vorläufig ausgesetzt und soll in späteren Haushaltsberatungen wieder berücksichtigt werden. In den Finanzplan 2021 soll sodann ein Betrag in Höhe von 350.000,- Euro (vgl. den o.g. Bruttobetrag von 303.500,- Euro plus „Polster“) für die Errichtung der beantragten Halle aufgenommen werden.

Für die CDU-Fraktion



Prof. Dr. Ralf Röger
Fraktionsvorsitzender



Datum: 30.09.2020

Zeichen: jk

ANGEBOT

Außendienstmitarbeiter:

Sonja Schlamp

Mobil: +49 (0) 151 463 697 98

E-Mail: sonja.schlamp@hts-industriebau.de

Sachbearbeiter:

Johannes Kaiser

Tel.: +49 (0) 6049 95 111 285

E-Mail: johannes.kaiser@hts-industriebau.de

für Ihre Anfrage bedanken wir uns herzlich. Wir freuen uns über Ihr Interesse an unseren Stahlhallen.

Grundlage des Angebotes ist das von uns gefertigte Hallensystem gemäß der nachstehenden Beschreibung und den dazugehörigen Unterlagen.

Wie gewünscht bieten wir in Beantwortung Ihrer Anfrage unter Zugrundelegung unserer Allgemeinen Geschäfts- und Lieferbedingungen <http://www.hts-industriebau.de/ueber-uns/geschaefts-und-lieferbedingungen/> wie folgt an:

Stahl-Satteldachhalle:

Breite Achsmaß Stahlprofile:	15,00 m
Länge Achsmaß Stahlprofile:	20,00 m
Lichte Seitenhöhe innen:	5,00 m
Rahmenabstand:	5,00 m
Dachneigung:	14°
Schneelast (Boden):	85 kg/m ²
Schneelast (Dach):	68 kg/m ²
Windlast:	gem. DIN EN1991 (EC1)
Höhe ü. NN:	35 m
Norddeutsches Tiefland:	ja



(Beispielbild - entspricht nicht der angebotenen Halle)



Gerüst:

- Konstruktion aus feuer- und sendzimirverzinkten Stahlprofilen
 - Befestigung auf bauseitig zu erstellenden Betonfundamenten
 - Dach- und Seitenverbände
 - innenliegende Wandriegel
 - Unterzugsband (von Traufe zur Traufe)

Dachverkleidung:

- Thermo-Dachelemente in Sandwichbauweise aus beidseitig verzinktem Stahlblech und einem Polyurethan Hartschaumkern
 - Kernstärke: 80 mm
 - U-Wert: 0,30 W/m²K
 - Außenschale: standard, t=0,60 mm, 25 µm Polyester, ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Innenschale: standard, t=0,45 mm, 15 µm Polyester, ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Befestigung mittels Edelstahlschrauben

Seitenverkleidung:

- Thermo-Wandelemente in Sandwichbauweise aus beidseitig verzinktem Stahlblech und einem Polyurethan-Hartschaumkern
 - Kernstärke: 80 mm
 - U-Wert: 0,317 W/m²K
 - Außenschale: mikroliniert, t=0,60 mm, 25 µm Polyester, ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Innenschale: standard, t=0,45 mm, 15 µm Polyester, ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Vertikale Verlegung mit verdeckter Verschraubung
 - Befestigung mittels Edelstahlschrauben

Kantbleche:

- Farbe: ähnlich grauweiß (RAL 9002)
- als Einfass- und Abschlussprofile
- inkl. farblich abgestimmte Niete

Dachrinnen:

- 40 laufende Meter Regenrinne
 - mit Gefälle verlegt
 - inkl. Einhangstützen, Dehnungsausgleich und Rinnenboden
 - inkl. Fallrohre bis ca. 1,00 m oberhalb der Bodenplatte zum bauseitigen Anpassen
 - Anschluss an vorhandenes Kanalnetz erfolgt bauseits



Tore:

- 3 x Sektionaltor mit 40 mm Sandwichpaneelen, thermisch getrennt, Fingerklemmschutz
 - Breite: ca. 4,00 m
 - Höhe: 4,25 m
 - Einbau: Seite oder Giebel
 - Außenfarbe: ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Innenfarbe: ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Rahmen und Laufschielen sendzimiervverzinkt
 - Betätigung mittels Elektroantrieb (400 V Drehstrom) rechts mit Nothandkette
 - Drucktaster (Totmannsteuerung)
 - Abrollsicherung oder Fangvorrichtung im Getriebe des Elektroantriebs
 - im Bodenbereich in die Endleiste eingezogenes Spezial-Dichtungs-Profil aus Neopren zum Ausgleich der Bodenunebenheiten
 - *Der Elektroanschluss sowie die jährliche UVV-Prüfung erfolgen bauseits. Der Fußboden im Torbereich sollte empfehlenswert mit einem nach außen abfallendem Gefälle versehen werden um etwaige Undichtigkeiten im Torbereich zu vermindern.*

Zusatzoptionen:

Schlüsselschalter:	95,- €
Sichtsektion:	240,- €
Funkempfänger inkl. Sicherheitskontaktleistenset, Durchfahrtslichtschranke und 1x 2-Kanal-Handsender:	770,- €

Türen:

- 2 x Aluminiumtür mit Bodenschwelle (1,5 cm)
 - Breite: 1,00 m
 - Höhe: 2,00 m
 - Einbau: Seite oder Giebel
 - Rahmenfarben: ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Oberflächenfarbe: ähnlich grauweiß (RAL 9002)
 - Fluchttür mit Antipanikschloss Drücker innen und Knauf außen
 - vorbereitet für bauseitigen Profilzylindereinbau
 - 3-fach Bandseitensicherung
 - Öffnungsbegrenzung, mind. 90° Öffnung

Prüffähige Hallenstatik

- für die o.g. Stahlhalle
 - inkl. Nachweis für Dach- und Wandelemente

Preis:

105.380,- €

Inklusive Transport, Montage und Hebezeuge

HTS Industriebau GmbH
Zum Wickenstein 4
D-63699 Kefenrod

Geschäftsführer: Oliver Schreiber

Telefon: +49 (0) 60 49 - 95 111 0
Telefax: +49 (0) 60 49 - 95 111 220
Internet: www.hts-industriebau.de
E-Mail: verkauf@hts-industriebau.de

Ust.-IdNr.: DE 815421070
Steuernummer: 02023593220
Handelsregister: Friedberg HRB 7619

HypoVereinsbank / BIC: HYVEDEMM430
IBAN: DE29 5032 0191 0022 7815 53



Unsere Preise verstehen sich netto in Euro inkl. Montagekosten, zzgl. der am Tag der Schlussrechnungsstellung gültigen Mehrwertsteuer, ausgenommen in Fällen der ab 1. April 2004 in Kraft getretenen Umkehr der Steuerschuldnerschaft gemäß § 13 b (1) S. 1 Nr. 4 Umsatzsteuergesetz (UStG). Die Lieferung erfolgt frei Baustelle.

Alle Maße sind lichte Rohbaumaße.

Die Kalkulation erfolgte ohne Vorlage einer EnEV-Berechnung oder eines Brandschutznachweises. Eine vorherige Baubegehung mit Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten ist nicht erfolgt. Wir sind davon ausgegangen, dass die neu zu errichtende Halle frei steht und nicht an ein bestehendes Gebäude angeschlossen wird. Bei der Berechnung der Schneelast für den uns bekannten Bauort, sind wir von einem Durchschnittswert ausgegangen. Eine davon abweichende Schneelast kann zu höheren Kosten führen.

Mehrkosten durch Änderungswünsche und Montageerschwerisse, die bei Angebotsabgabe nicht bekannt sind, werden zusätzlich berechnet.

Bitte beachten Sie, dass die Baustelle mit einem 40 t-Schwerlast-LKW angefahren wird. Der Hallenaußenbereich muss ca. 4,00 m rundherum mit Arbeitsbühnen auch bei schlechtem Wetter befahrbar sein (*mind. geschottert*) und es müssen ausreichende Lagerflächen vorhanden sein. Außerdem muss die Auffahrt auf die Bodenplatte gewährt sein.

Besondere Nachweise wie Dynamische Lasten aus Explosion oder Maschinenlasten sowie Erdbebenlasten, Anpralllasten etc. sind standartmäßig in der Statischen Berechnung nicht enthalten und bedürfen einer besonderen Vereinbarung.

Kosten für Bauantrag, Prüfung der Statik und Baugenehmigung gehen zu Lasten des Auftraggebers. Baustrom (380V/400V), Wasseranschluss und Toiletten sind bauseits zu stellen. Ein Schutzgerüst zur Dacheindeckung ist im Angebotspreis nicht enthalten. Alle Arbeiten werden anhand einer eigens ermittelten Gefährdungsbeurteilung durchgeführt. Die Schutzgerüste sind bspw. bei Montagen von RWA-Lichtkuppeln oder Firstlichtbändern zwingend notwendig. Sollten demnach Schutzgerüste bei Dacharbeiten gefordert werden, müssen diese durch den Bauherren gestellt werden.

Dieses Angebot ist 2 Monate ab Angebotsdatum gültig.

Lieferzeit:

Statische Berechnung nach technischer Klärung:	2 Wochen
Halle (ab gegengeprüften statischen Unterlagen und Freigabe vom Prüfingenieur/Bauamt):	ca. 6 Wochen

Zahlungsbedingungen nach Absprache.

Gestatten Sie uns bitte den Hinweis, dass unser Unternehmen über ein „zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem nach CE NB 2276 DIN EN 1090-1“ für die Herstellung, Vertrieb, Projektabwicklung (Leitung) und Montage von Stahlhallensystemen verfügt und anwendet. Unser Unternehmen ist der werkseigenen Produktionskontrolle (WPK) nach DIN EN 1090-1 unterzogen, unter der Prüfung der ISIB Dr. Möll GmbH aus Darmstadt. Wir sind Mitglied im Industrieverband für Bausysteme im Metalleichtbau (IFBS) und unterziehen uns dort einer jährlichen Prüfung nach den erstellten Fachregeln des Metalleichtbaus.



Wir hoffen, dass wir Ihnen eine wettbewerbsfähige Offerte gemacht haben und würden uns freuen, Ihren Auftrag zu erhalten.

Für weitere Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Frau Sonja Schlamp

Mobil: +49 (0) 151 463 697 98

E-Mail: sonja.schlamp@hts-industriebau.de

Optionaler Lieferumfang:

Pultdachhalle mit gleichwertiger Ausstattung:

Zusatzkosten: 8.070,- €

Fenster:

- 1 x 2-teiliges Fenster aus Kunststoff
 - 2 x Dreh- und Kippvorrichtung
 - Breite: 2,00 m
 - Höhe: 1,00 m
 - Isolierverglasung
 - U-Wert: 1,0 W/m²K
 - Rahmenfarbe außen: ähnlich reinweiß (RAL 9010)
 - Rahmenfarbe innen: ähnlich reinweiß (RAL 9010)
 - Farbe Fensterbank: ähnlich reinweiß (RAL 9010)

Zusatzkosten: 591,- €

RWA Anlage:

- 1 x Lichtkuppel mit Einfassrahmen
 - Verglasung aus dreischaligem opalen Kunststoff – thermisch getrennt
 - Breite: 1,50 m
 - Länge: 1,50 m
 - U-Wert: 2,2 W/m²K
 - Schneelast: nach DIN EN 1991-1-3
 - Windlast: nach DIN EN 1991-1-4
 - Brandverhalten: nach DIN EN 13501-1
 - Lichtbandzarge aus 2 mm Stahlblech, Bauhöhe: 30 cm, inkl. Eck- und Stoßverbinder
 - inkl. Durchsturzicherung
 - inkl. Lüftungsantrieb
 - 1 x Wind- und Regenmeldeanlage inkl. Schaltgerät
 - 1 x Notauslösestation

Zusatzkosten: 4.705,- €



Firstlichtband:

- 2 x Lichtband im First, gewölbt
 - Verglasung aus staubdicht verschlossenem Polycarbonat-Hohlkammerplatten
 - Breite: 2,00 m
 - Länge: 10,00 m
 - U-Wert: 1,8 W/m²K
 - Lichttransmission: 43%
 - Schneelast: nach DIN EN 1991-1-3
 - Windlast: nach DIN EN 1991-1-4
 - Brandverhalten: nach DIN EN 13501-1
 - Lichtbandzarge aus 2 mm Stahlblech, Bauhöhe: 45 cm, inkl. Eck- und Stoßverbinder
 - inkl. Durchsturzsicherung
 - 2 x RWA (Rauchabzugsklappen)
 - Breite: 2,00 m
 - Länge: 1,00 m
 - inkl. Lüftungsantrieb
 - inkl. Durchsturzsicherung
 - 1 x Wind- und Regenmeldeanlage inkl. Schaltgerät
 - 1 x Notauslösestation

Zusatzkosten: 18.847,- €

AUSZUG

**aus der Niederschrift
über die 19. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am
02.11.2020**

Zu TOP : 11.1

Antrag der SPD Fraktion - Zusätzlicher Standort Freiwillige Feuerwehr

Vorlage: SR/AN/034/2020

Herr Ramm erläutert seinen Antrag.

Es entsteht eine rege Diskussion über den Sachverhalt.

[Da im Laufe der Beratung nicht mehr zwischen den TOP 11.1 und TOP 11.2 unterschieden werden kann, sich aber im späteren an den TOP 11.2 angelehnt wird, wird unter dem TOP 11.1 weiter protokolliert.]

Der Antrag der SPD wird im Laufe der Diskussion zurückgezogen.

Vorsitzender:

Werner Rütz

AUSZUG

aus der Niederschrift
über die 19. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am
02.11.2020

Zu TOP : 11.2

Antrag der CDU-Fraktion - Zusätzlicher Standort Feuerwehr
Vorlage: SR/AN/035/2020

Der Bürgermeister erläutert den Sachverhalt über den derzeitigen Planungsstand. Er berichtet über Gespräche mit den umliegenden Wehren, dem Kreiswehrführer und schlägt eine Lösung auf dem Gelände des jetzigen Bauhofs vor. Einen zeitlichen Ablauf zur Lösung auf dem alten Gelände des Bauhofes sieht er in 3 – 5 Jahren. Welche Lösungen auch immer ins Auge gefasst werden, so ist in jedem Falle die Feuerwehrunfallkasse zu involvieren.

Es werden im Folgenden die verschiedenen Standorte und Vor- und Nachteile der Herstellung diskutiert.

Herr Wolf stellt fest, dass am alten Bauhof voraussichtlich ein Planungsbedarf besteht. Herr Koech führt aus, dass der jetzige Bauhof die derzeit beste und schnellste Möglichkeit darstellt um eine tragbare Lösung zu finden.

Der Wehrführer plädiert für ein Provisorium und eine endgültige Planung am alten Bauhof. Er unterstreicht noch einmal, dass keine „zweite Feuerwache“ benötigt wird. Lediglich wäre ein „zweiter Standort“ für eine Halle, so wie im Antrag der CDU, ausreichend (Halle für Fahrzeug, Spinde, keine Waschhalle etc.)

Herr Dr. Röger stellt fest, dass der Antrag der CDU auch über ein Provisorium hinausgeht. Ein späterer Aus- oder Anbau oder Containerlösung wäre möglich.

Herr Rotfuß stellt den Antrag der CDU als „vorläufige Endlösung“ dar. Herr Bruns sowie Herr von Gropper schließen sich dem Vorredner an.

[Die Sitzung wird 21.42 Uhr bis 21.44 Uhr unterbrochen]

[Herr Lucassen verlässt um 21.46 Uhr die Sitzung]

[Herr Lucassen betritt um 21.50 Uhr die Sitzung]

Beschluss:

Der Ausschuss beschließt die Einrichtung einer Fahrzeughalle auf dem städtischen Gelände des Bauhofes an der Seedorfer Strasse mit einem maximalen Baukostenvolumen in Höhe von 350.000,00 €.

Ja 10 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Vorsitzender:

Werner Rütz

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 21.12.2021

SR/BeVoSr/558/2021

Gremium	Datum	Behandlung
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	06.12.2021	Ö

Verfasser: Wolf

FB/Aktenzeichen: 6/ 61

Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt

Zielsetzung: Errichtung einer Fahrzeughalle mit Sozialräumen in der Vorstadt für die Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg, Erreichen adäquater Einsatzzeiten im gesamten Stadtgebiet

Beschlussvorschlag: *Dem in der Sitzung vorgestellten Konzept zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit zwei Einstellplätzen einschließlich für den Einsatz und Betrieb notwendiger Sozial- und Geräteräume wird zugestimmt. Die geschätzten Bau- und Planungskosten sollen für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 angemeldet werden.*

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Bruns, Martin am 25.11.2021

Wolf, Michael am 25.11.2021

Sachverhalt:

Nach der Erteilung eines Bauvorbescheides zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit Funktionsräumen für die Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg auf dem Gelände des „alten“ Bauhofs an der Seedorfer Straße/ Pillauer Weg (Bericht im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss 07.06.2021) wurde das Büro Hagen Architektur und Bauingenieurwesen mit einer konzeptionellen Planung für diesen Standort beauftragt. Hintergrund dieses Vorgehens war es u.a., auf Basis einer damit zu erstellenden Kostenschätzung eine soweit fundierte Haushaltsanmeldung tätigen zu

können und eine Grundlage für weitere Abstimmungen des Projekts z.B. mit der Feuerwehr resp. der Feuerwehr-Unfallkasse und im politischen Entscheidungsprozess zu erlangen.

Eine Abstimmung mit der Feuerwehr-Unfallkasse wurde eingeleitet, eine Antwort lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Der Verfasser des Konzepts, Herr Hagen, wird dieses in der Sitzung erläutern. Der Wehrführer hat seine Teilnahme zugesagt.

In der Anlage der Vorlage finden sich Planunterlagen, die eine Planung mit zwei Fahrzeugplätzen sowie notwendiger Funktionsräume zeigen. Dazu liegt eine Kostenschätzung bei.

Eine weitere Kostenschätzung wurde hinsichtlich einer abschnittswisen Errichtung des Vorhabens (1. BA Halle, 2. BA Funktionsräume) erstellt. Hierzu liegen der Vorlage Planunterlagen an, die den ersten Abschnitt (nur Halle) darstellen. Im Falle eines 1. Bauabschnittes „Halle“ wären bereits die Außenanlagen (u.a. Zufahrt, Stellplätze) mit zu errichten. Inwiefern es günstig wäre, im ersten Abschnitt bereits Teile des zweiten mit zu errichten (z.B. Bodenplatte, Rohbau) wäre zudem zu überlegen. Sollte zunächst nur die Halle alleine stehen, müssten Interimslösungen geschaffen werden (Versetzen des vorhandenen Mietcontainers für die Bekleidung, Anmietung eines Toilettencontainers). Weitere Probleme würden ggf. damit im Rahmen der technischen Gebäudeausrüstung entstehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Unter der HH-Stelle 130.024.9400 wurden für 2021 zunächst Planungsmittel in Höhe von 50.000 € eingestellt. Nach einer ersten Kostenschätzung zu einem seinerzeitigen Konzept (Sitzung BA 01.11.2021, n.ö. Bericht) wurden für das Gesamtvorhaben weitere 40.000 € an Planungsmitteln für 2022 und für 2023 Bau- und Planungskosten in Höhe von 690.000 € zum Vermögenshaushalt angemeldet. In der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 01.11.2021 wurde diesem Vorschlag zunächst nicht gefolgt.

Die Konzeptplanung konnte nun weiter überarbeitet werden, nachdem eine Vermessung des Baugrundstückes vorlag und nachdem Gelegenheit zur weiteren Abstimmung mit dem Wehrführer bestand. Auf Grundlage der o.a. Planungen werden die Kosten für die Realisierung des Vorhabens in einem Zuge (Halle mit Funktionsräumen) zunächst auf rd. € 626.560 netto, d.h. auf rd. € 745.600 brutto grob geschätzt.

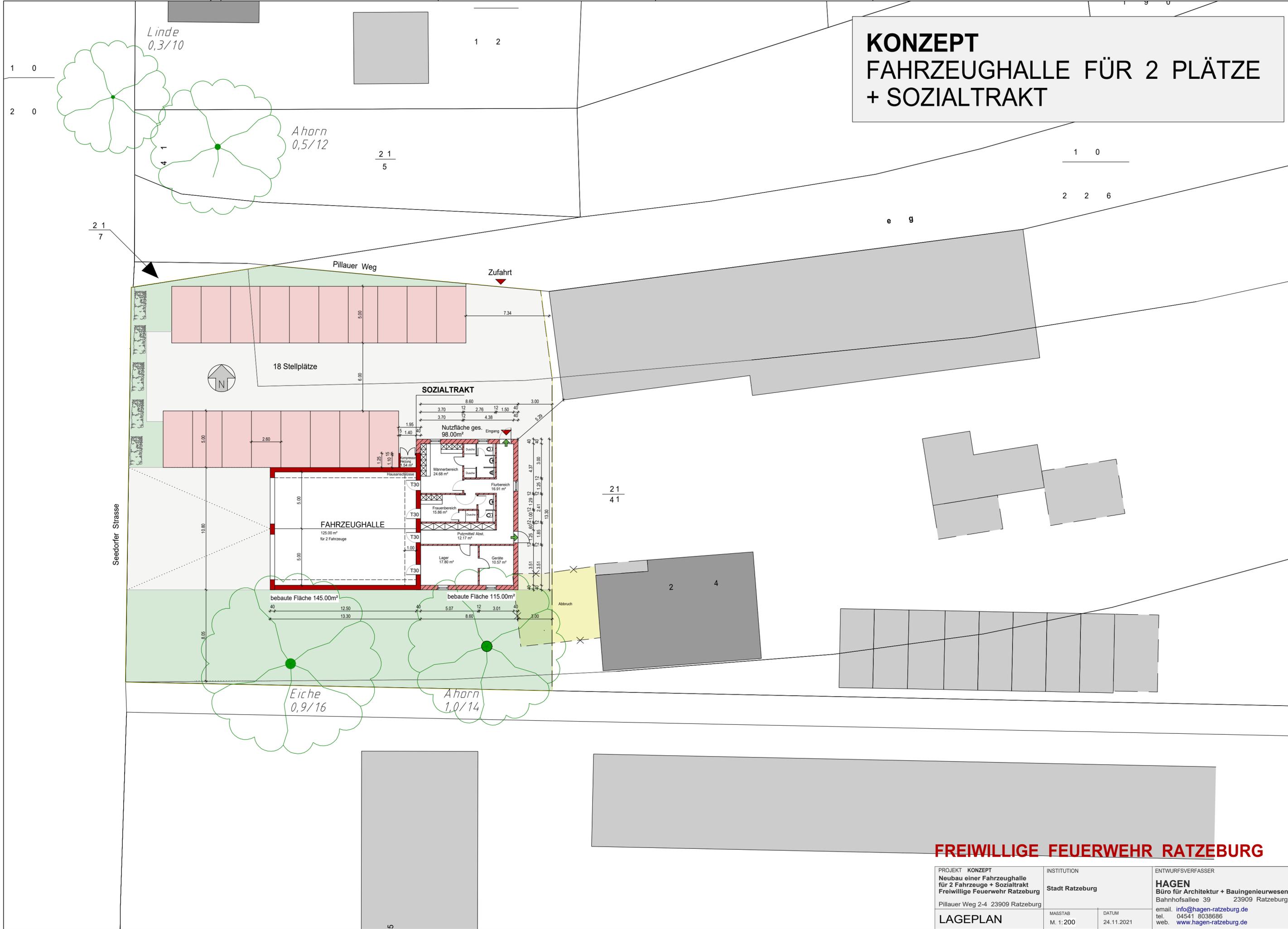
Für die Realisierung in Bauabschnitten werden die Kosten für den 1. Bauabschnitt (Halle) auf rd. € 356.850 netto, resp. € 424.650 brutto grob geschätzt. Der 2. Bauabschnitt (notwendige Funktionsräume) würde dann noch mit rd. € 312.750 netto, resp. € 372.200 brutto zu Buche schlagen. Das würde somit zu einer Summe von rd. € 797.000 brutto bei einer Realisierung in Abschnitten führen, wobei diese Kosten mit größeren Unsicherheiten behaftet wären. Die Aufstell- und Mietkosten für einen Container zur Unterbringung der persönlichen (Einsatz-)Bekleidung der Feuerwehrkräfte sowie eines Sanitärcontainers als Interimslösungen sind nicht in der Kostenschätzung enthalten. Es ist somit festzustellen, dass ein Bau in Abschnitten in jedem Fall höhere Kosten verursachen wird.

Von Seiten des Fachbereichs Stadtplanung, Bauen und Liegenschaften kann somit nur zu einer Realisierung in einem Zuge geraten werden.

Anlagenverzeichnis:

- Zeichnungen Konzept Fahrzeughalle mit Funktionsräumen
- Kostenschätzung Fahrzeughalle mit Funktionsräumen
- Zeichnungen Konzept 1. BA – nur Fahrzeughalle
- Kostenschätzungen 1. BA Fahrzeughalle und 2. BA Funktionsräume

KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE + SOZIALTRAKT



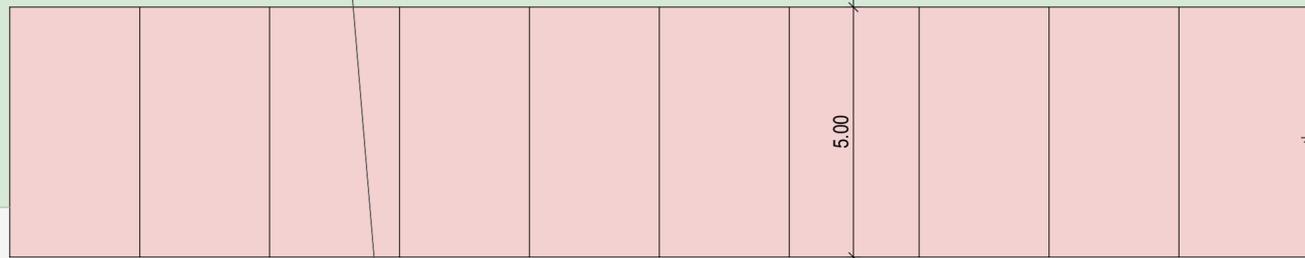
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email: info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
LAGEPLAN	MASSTAB M. 1:200	DATUM 24.11.2021

Pillauer Weg

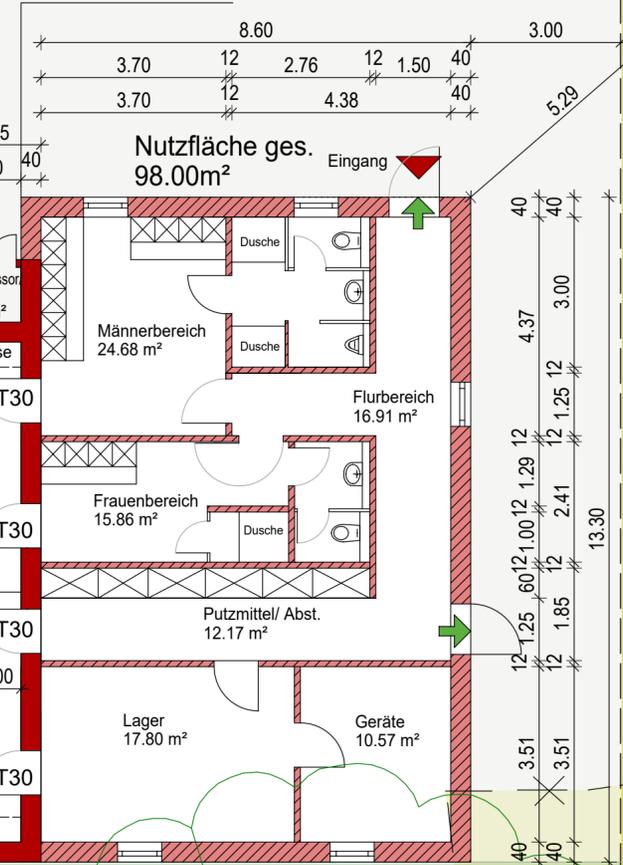
Zufahrt

KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE + SOZIALTRAKT



18 Stellplätze

SOZIALTRAKT



Nutzfläche ges.
98.00m²

FAHRZEUGHALLE

125.00 m²
für 2 Fahrzeuge

bebaute Fläche 145.00m²

bebaute Fläche 115.00m²

21
41

Abbruch

Seedorfer Strasse

10.80

8.05

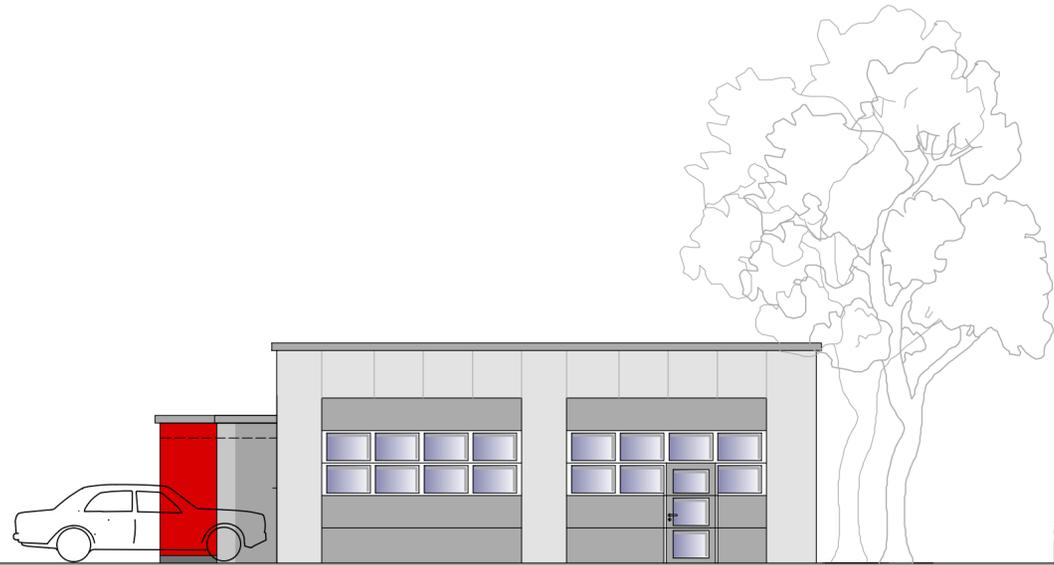
Eiche
0,9/16

Ahorn
1,0/14

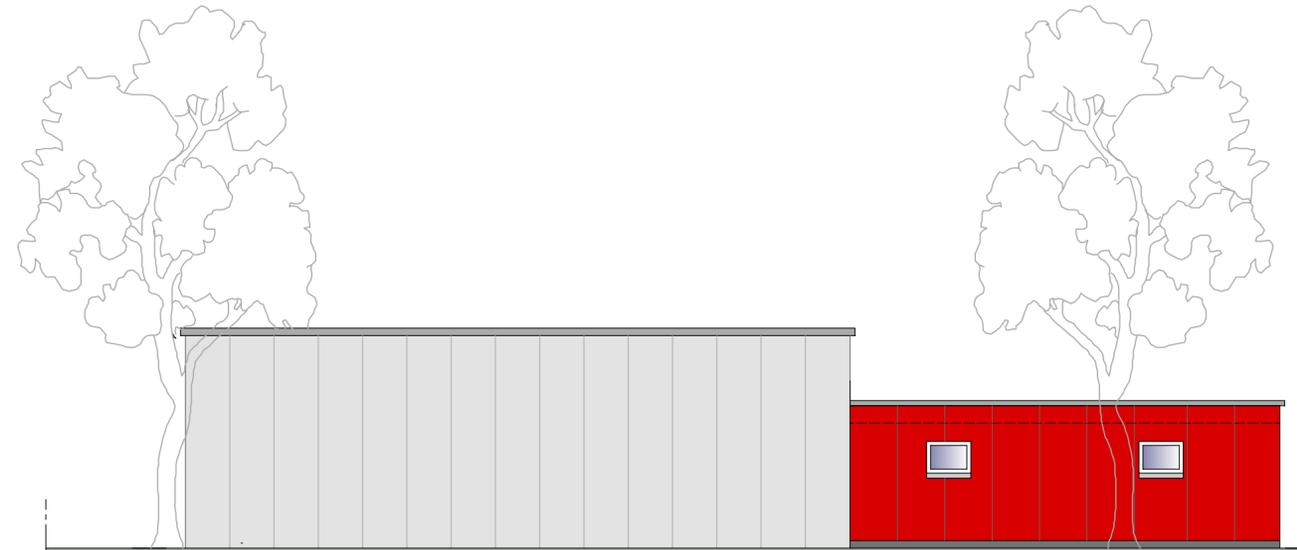
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email: info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
GRUNDRISS	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

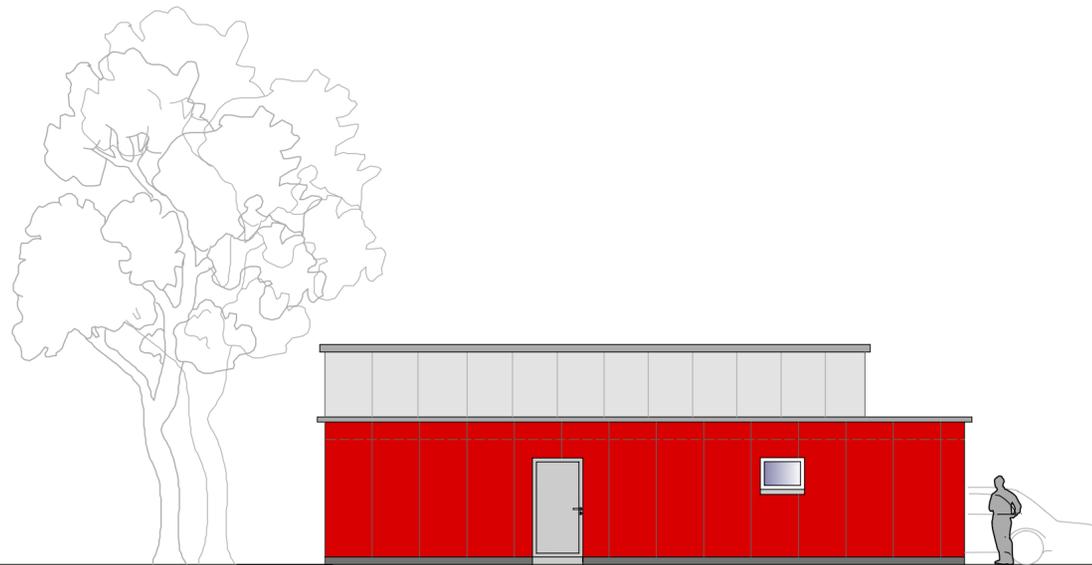
**KONZEPT
FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE
+ SOZIALTRAKT**



Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Nordansicht

FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg		ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg
	ANSICHTEN	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen 125 m²

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst, Trennwand zum Sozialtrakt massiv	415,00 €	51.875,00 € 0,00 €
300 Putz und Trockenbau	115,00 €	14.375,00 €
300 Zimmerer Halle als Holzkonstruktion mit Blechverkleidung niedrig gedämmt	590,00 €	73.750,00 €
300 Dachdecker / Klempner	170,00 €	21.250,00 €
400 Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	115,00 €	14.375,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	85,00 €	10.625,00 €
300 Tore / Türen	210,00 €	26.250,00 €
300		0,00 €
300		0,00 €
300 Bodenbeläge / Estrich	70,00 €	8.750,00 €
		0,00 €
300 Maler	85,00 €	10.625,00 €
300 Unvorhersehbares Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.	50,00 €	6.250,00 € 32.000,00 € 270.125,00 €

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum ca. 98m²

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst	320,00 €	31.360,00 €
300 Putz und Trockenbau	160,00 €	15.680,00 €
300 Zimmerer Holzrahmenbau mit Trespaverkleidung	585,00 €	57.330,00 €
300 Dachdecker / Klempner Dach am Eingang	185,00 €	18.130,00 €
400 Sanitär / Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	295,00 €	28.910,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	149,00 €	14.602,00 €
300 Fenster / Türen	119,00 €	11.662,00 €

300	Tischler	90,00 €	8.820,00 €
300	Estrich	59,00 €	5.782,00 €
300	Bodenbeläge	60,00 €	5.880,00 €
300	Fliesen	155,00 €	15.190,00 €
300	Maler	120,00 €	11.760,00 €
300	Unvorhersehbares	50,00 €	4.900,00 €
	Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		22.000,00 €
			252.006,00 €

Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen

270.125,00 €

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum

252.006,00 €

700	Baunebenkosten ca. 20 % Architektenhonorar Phase 1-9 Statik+Wärmeschutz Beratung zu Fördergeldern Gebühren Bauamt Vermessung ohne: Haustechnikingenieur Bodengutachten ist vorhanden Räumung Grundstück + Außenanlage sämtliche Möbel und Einrichtungen Glastrennwände Erschließung, Wasser, Strom, Telekom		104.426,20 €
	Summe netto:		626.557,20 €

Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:

626.557,20 €

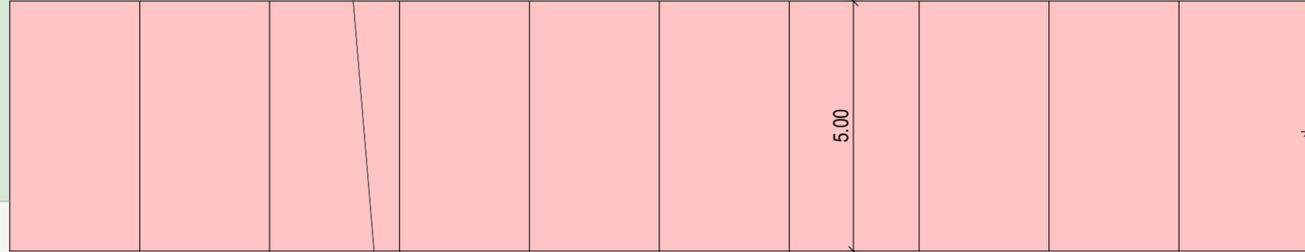
Aufgestellt, Ratzeburg, den 22.11.2021

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen

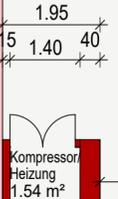
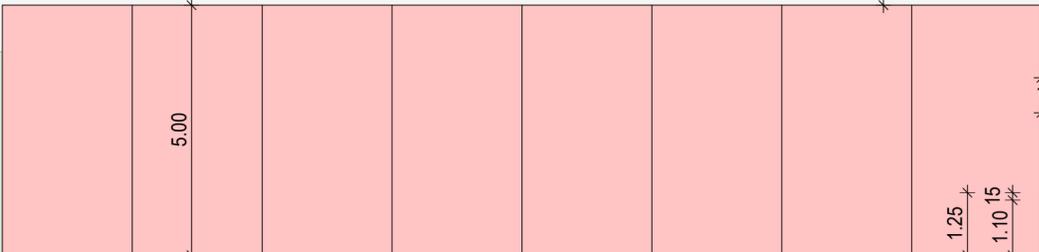
Pillauer Weg

Zufahrt

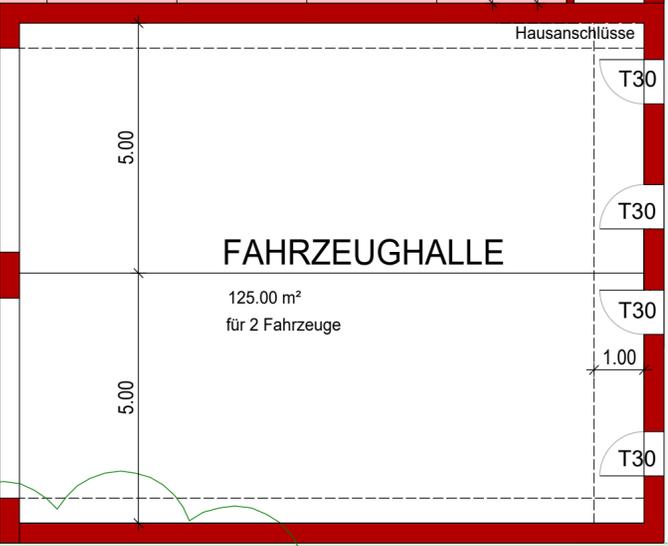
KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE



18 Stellplätze

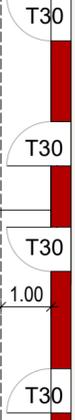


Hausanschlüsse



FAHRZEUGHALLE

125.00 m²
für 2 Fahrzeuge



21
41

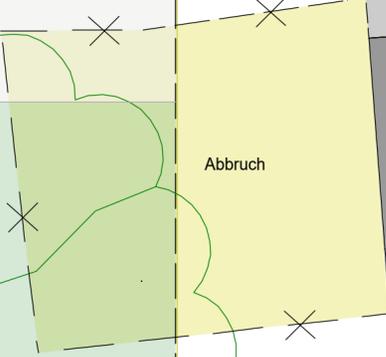
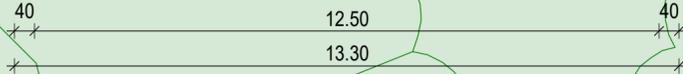
Seedorfer Strasse

10.80

10.80

bebaute Fläche 145.00m²

8.05



2

4

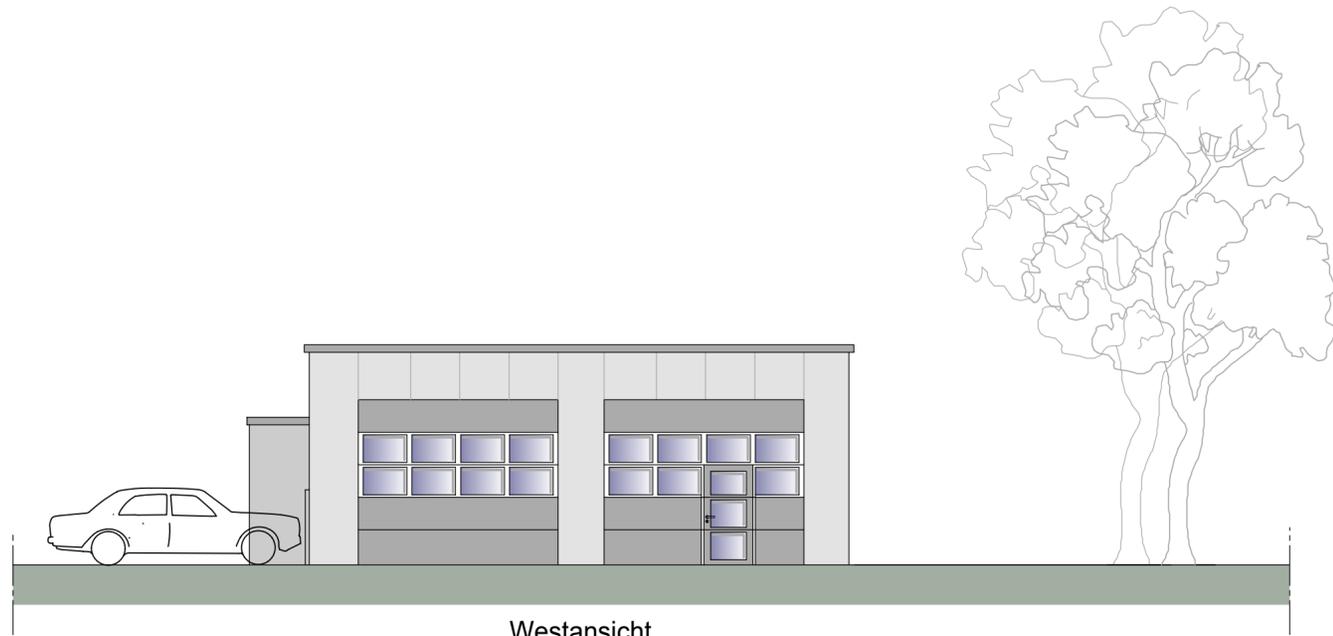
Eiche
0,9/16

Ahorn
1,0/14

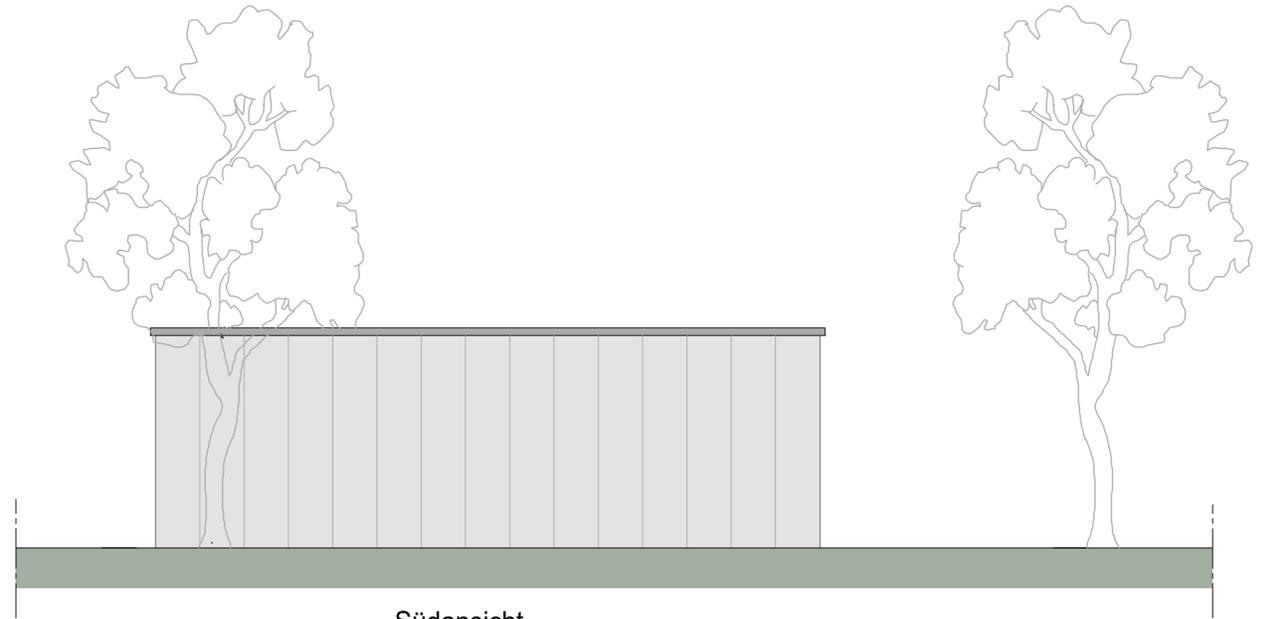
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email. info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
GRUNDRISS	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

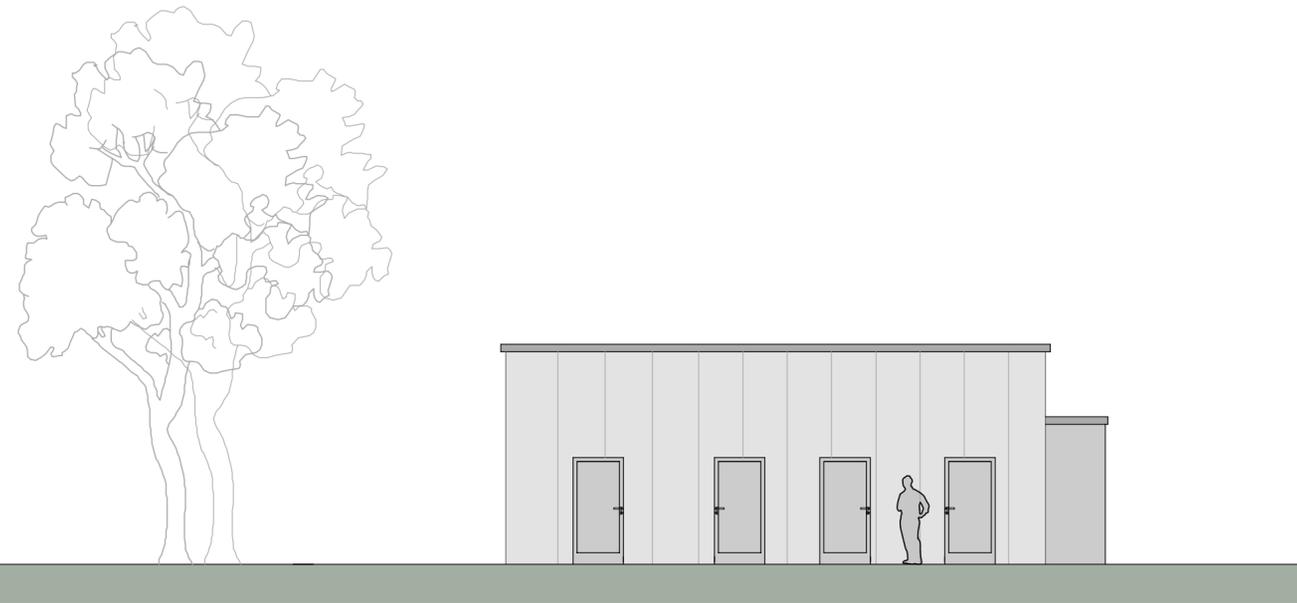
KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE



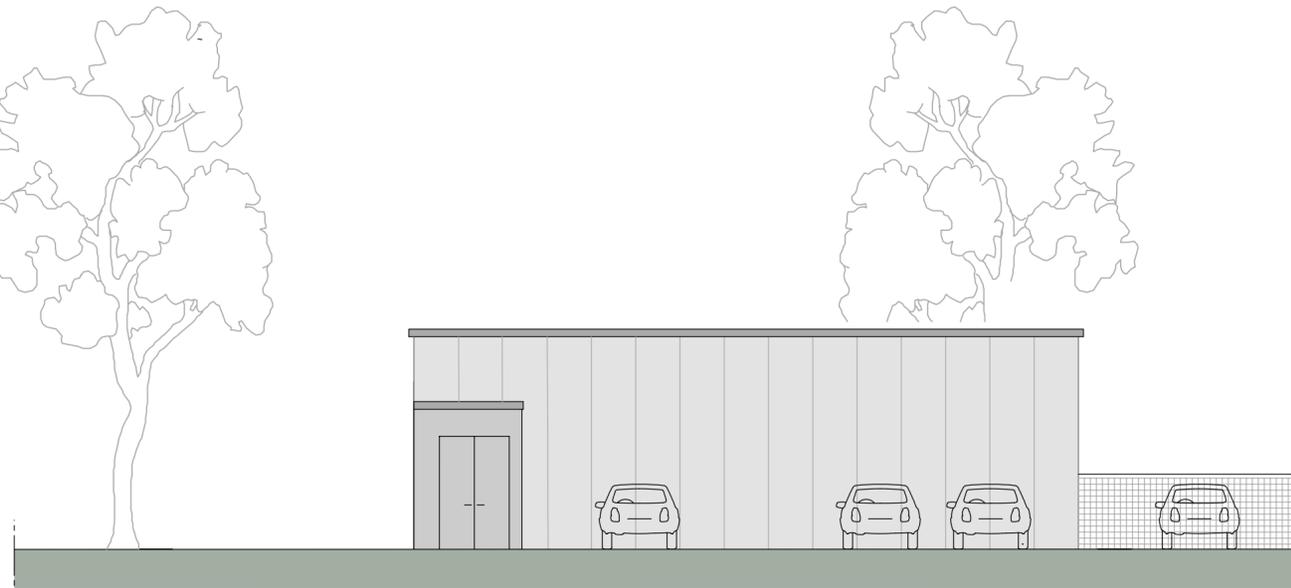
Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Nordansicht

FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg		ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg
	ANSICHTEN	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

HAGEN Architektur + Bauingenieurwesen · Bahnhofsallee 39 · 23909 Ratzeburg

Andreas Hagen
Dipl.-Bauingenieur

Bahnhofsallee 39
23909 Ratzeburg

tel 04541.8 03 86 86
fax 04541.8 03 86 89

info@hagen-ratzeburg.de
www.hagen-ratzeburg.de

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Halle mit zwei Stellplätzen

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

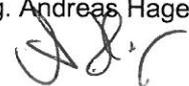
Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen 125 m2

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst,	455,00 €	56.875,00 €
300 Putz und Trockenbau	125,00 €	15.625,00 €
300 Zimmerer	640,00 €	80.000,00 €
Halle als Holzkonstruktion mit Blechverkleidung niedrig gedämmt		
300 Dachdecker / Klempner	185,00 €	23.125,00 €
400 Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	165,00 €	20.625,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	105,00 €	13.125,00 €
300 Tore / Türen	235,00 €	29.375,00 €
300 Bodenbeläge / Estrich	78,00 €	9.750,00 €
300 Maler	85,00 €	10.625,00 €
300 Unvorhersehbares	50,00 €	6.250,00 €
Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		32.000,00 €
		297.375,00 €
700 Baunebenkosten ca. 20 %		59.475,00 €
Architektenhonorar Phase 1-9		
Statik+Wärmeschutz		
Beratung zu Fördergeldern		
Gebühren Bauamt		
Vermessung		
ohne:		
Haustechnikingenieur		
Bodengutachten ist vorhanden		
Räumung Grundstück + Außenanlage		
sämtliche Möbel und Einrichtungen		
Glastrennwände		
Erschließung, Wasser, Strom, Telekom		
Summe netto:		356.850,00 €
Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:		356.850,00 €

Aufgestellt, Ratzeburg, den 24.11.2021

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen



HAGEN Architektur + Bauingenieurwesen · Bahnhofsallee 39 · 23909 Ratzeburg

Andreas Hagen
Dipl.-Bauingenieur

Bahnhofsallee 39
23909 Ratzeburg

tel 04541.8 03 86 86
fax 04541.8 03 86 89

info@hagen-ratzeburg.de
www.hagen-ratzeburg.de

nur Sozialtrakt im 2. Bauabschnitt

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum ca. 98m²

Kostengruppe:		€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300	Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst	340,00 €	33.320,00 €
300	Putz und Trockenbau	170,00 €	16.660,00 €
300	Zimmerer	590,00 €	57.820,00 €
	Holzrahmenbau mit Trespaverkleidung		
300	Dachdecker / Klempner	195,00 €	19.110,00 €
400	Sanitär / Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	305,00 €	29.890,00 €
400	Elektro / Beleuchtung	155,00 €	15.190,00 €
300	Fenster / Türen	140,00 €	13.720,00 €
300	Tischler	90,00 €	8.820,00 €
300	Estrich	65,00 €	6.370,00 €
300	Bodenbeläge	60,00 €	5.880,00 €
300	Fliesen	155,00 €	15.190,00 €
300	Maler	120,00 €	11.760,00 €
300	Unvorhersehbares	50,00 €	4.900,00 €
	Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		22.000,00 € 260.630,00 €
700	Baunebenkosten ca. 20 %		52.126,00 €
	Architektenhonorar Phase 1-9		
	Statik+Wärmeschutz		
	Beratung zu Fördergeldern		
	Gebühren Bauamt	ohne:	
	Vermessung	Haustechnikingenieur	
		Bodengutachten ist vorhanden	
		Räumung Grundstück + Außenanlage	
		sämtliche Möbel und Einrichtungen	
		Erschließung, Wasser, Strom, Telekom	
	Summe netto:		312.756,00 €
	Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:		312.756,00 €

Aufgestellt, Ratzeburg, den 22.11.2021

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen

AUSZUG

aus der Niederschrift
über die 29. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am
06.12.2021

Zu TOP : 7

Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt
Vorlage: SR/BeVoSr/558/2021

Einleitend erläutert der Vorsitzende kurz die Problematik des Sachverhaltes.
Herr Bruns teilt mit, dass er die Vorlage nicht mitgezeichnet hat, da die Vorlage nicht den bereits gefassten Beschlüssen des Planung-, Bau- und Umweltausschusses sowie der Stadtvertretung entspricht. Diese sahen vor, lediglich eine Halle (ohne jegliche Zusätze) zu bauen.

Herr von Gropper betont ebenso, dass es sich bei dem Beschluss um den Bau einer Halle zur Unterbringung von zwei oder drei Fahrzeugen handelte, nicht um einen zweiten Feuerwehrstandort. Herr Prof- Dr. Röger bestätigt diese Aussage. Er bekräftigt seine Aussage dahingehend, dass es so mit Absicht beschlossen wurde. Eine spätere Weiterentwicklung der Halle sei dann nach finanziellen Möglichkeiten denkbar.

Herr Roggon gibt jedoch zu bedenken, dass bereits jetzt gewisse Dinge im Voraus mit bedacht werden müssen, damit eine spätere Weiterentwicklung überhaupt möglich und entsprechend günstiger zu realisieren ist.

[um 18.57 Uhr erscheint Herr Hagen (Planer des Konzeptentwurfes) zur Sitzung]

Herr Nimitz erklärt seitens der Feuerwehr, dass bisher immer nur das in Rede stehende Objekt als zweiter Standort und nicht als zweite Feuerwache angesehen wird. So sei es auch bislang mit den Fraktionsvorsitzenden besprochen worden. Dass das Objekt über ein gewisses Mindestmaß an Ausstattung (WC / Umkleide / Kompressorraum / Absauganlage) verfügen sollte, wird nicht nur seitens der Feuerwehr gewünscht, sondern stelle auch eine Mindestanforderung seitens der Hanseatischen Feuerwehrunfallkasse dar.

Herr Rothfuß gibt auch die Folgekosten einer eventuellen größeren Lösung zu bedenken. Herr Nimitz zeigt nochmals den derzeitigen Istzustand auf und macht deutlich, dass dieser lediglich noch (als Übergangslösung) von der Unfallkasse geduldet wird.

Herr Wolf erklärt seine Sichtweise des derzeitigen Zustandes und zur Unterbringung von Feuerwehrfahrzeugen in künftigen Hallen. Er beschreibt Notwendigkeiten eventueller Funktionsräume, Abstellmöglichkeiten privater Fahrzeuge der Einsatzkräfte und Bauabschnittsbildungen. Zudem stellt er klar, dass eine mögliche Zuwegung zur Landesstraße außerhalb der Ortsdurchfahrt nur dann genehmigungsfähig erscheint, wenn es sich um eine Zufahrt im Sinne eines Feuerwehrstandortes handelt.

Auf Nachfrage von Herrn Dr. Walther erklärt Herr Wolf, dass auch eine einfache und leichte Bauweise als frostfreie Unterbringung der Fahrzeuge errichtet werden kann.

Verschiedene Mitglieder beantragen, den anwesende Architekt zum Bauvorentwurf zu befragen.

Beschluss:

Herr Ing. Andreas Hagen wird zum Sachverständigen erklärt.

Ja 10 Nein 0 Enthaltungen 0 Befangen 0

Sodann stellt Herr Hagen im Einzelnen sein Planungskonzept vor. Herr Wolf ergänzt die Vorstellung insbesondere mit Kostenangaben.

29. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses
vom 06.12.2021

Seite 1 von 2

Übereinstimmend wird festgestellt, dass sich die verschiedenen Lösungsvarianten (Ursprungsbeschluss und Planungsvariante) annähern.

Herr Hagen weist darauf hin, dass für einen späteren Anbau an die Halle bereits im Vorwege verschiedene Grundvoraussetzungen erfüllt werden müssten.

Übereinstimmend wird festgestellt, dass das vorgebrachte Konzept von dem ursprünglich gefassten Beschluss abweicht und diesem nicht entspricht. Sofern die Erforderlichkeit einer anders gearteten Fahrzeughalle (im Gegensatz zur bisherigen Beschlussfassung) seitens des Ausschusses gesehen und für notwendig erachtet wird, muss ein geänderter Beschluss gefasst werden.

[Herr Suhr verlässt von 19.43 Uhr bis 19.47 Uhr die Sitzung]

Der Vorsitzende stellt fest, dass durch die Bauvoranfrage und dem erteilten positiven Bauvorbescheid nunmehr die Grundsätze des Planungsrechts geklärt sind. Er schlägt vor, die Diskussion zu beenden und im Februar 2022 neu zu beraten. Ggf. ist die Beschlusslage zu korrigieren.

Herr Bruns bittet um eine entsprechende Abfrage bei der Hanseatischen Feuerwehrunfallkasse zur Frage des Standards bei entsprechenden Feuerwehrfahrzeughallen.

[Die Sitzung wird von 19.54 Uhr bis 20.03 Uhr unterbrochen]

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Mindestanforderungen mit der Hanseatischen Feuerwehrunfallkasse zum Bau einer entsprechenden Fahrzeughalle (zwei Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge einschl. Mindestbestandteile, Funktionsräume, Abstellflächen für private PKWs etc.) schriftlich abzuklären. Insbesondere sollen auch Fördermöglichkeiten und die Möglichkeit, die Maßnahme in zwei Bauabschnitten zu realisieren (auch Zeitspanne zwischen den Bauphasen) abgeklärt werden. Eine entsprechende Beschlussvorlage soll im ersten Quartal 2022 vorgelegt werden.

Ja 10 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Vorsitzender:

Werner Rütz

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 21.01.2022

SR/BeVoSr/574/2022

Gremium	Datum	Behandlung
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	07.02.2022	Ö

Verfasser: Wolf

FB/Aktenzeichen: 6/ 61

Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt

Zielsetzung: Errichtung einer Fahrzeughalle für die Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg in der Vorstadt, Erreichen adäquater Einsatzzeiten im gesamten Stadtgebiet

Beschlussvorschlag:

- 1. Dem vorgestellten Konzept zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit zwei Einstellplätzen einschließlich für den Einsatz und Betrieb notwendiger Sozial- und Geräteräume wird grundsätzlich zugestimmt. Die Ergebnisse der Abstimmung mit der Feuerwehrunfallkasse werden zur Kenntnis genommen.***
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis die Planungen bis einschließlich Leistungsphase 4 HOAI (Genehmigungsplanung) voranzutreiben.***

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Bruns, Martin am 21.01.2022

Wolf, Michael am 21.01.2022

Sachverhalt:

In der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 06. Dezember 2021 wurde seitens der Verwaltung mündlich über den Sach- und Planungsstand hinsichtlich der Errichtung einer Fahrzeughalle für die Freiwillige Feuerwehr in der Vorstadt berichtet. Der Bericht wurde zudem ergänzt durch eine kurze Vorstellung konzeptioneller Planungsüberlegungen für den Standort durch Herrn Hagen. Der Ausschuss hatte sodann einstimmig folgenden Beschluss gefasst:
„Die Verwaltung wird beauftragt, die Mindestanforderungen mit der Hanseatischen Feuerwehrunfallkasse zum Bau einer entsprechenden Fahrzeughalle (zwei

Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge einschl. Mindestbestandteile, Funktionsräume, Abstellflächen für private PKWs etc.) schriftlich abzuklären. Insbesondere sollen auch Fördermöglichkeiten und die Möglichkeit, die Maßnahme in zwei Bauabschnitten zu realisieren (auch Zeitspanne zwischen den Bauphasen) abgeklärt werden. Eine entsprechende Beschlussvorlage soll im ersten Quartal 2022 vorgelegt werden.“

Nach der Erteilung eines Bauvorbescheides zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit Funktionsräumen für die Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg auf dem Gelände des „alten“ Bauhofs an der Seedorfer Straße/ Pillauer Weg (Bericht im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss 07.06.2021) war das Büro Hagen Architektur und Bauingenieurwesen mit einer konzeptionellen Planung für diesen Standort beauftragt worden. Hintergrund dieses Vorgehens war es u.a., auf Basis einer damit zu erstellenden Kostenschätzung eine soweit fundierte Haushaltsanmeldung tätigen zu können und eine Grundlage für weitere Abstimmungen des Projekts z.B. mit der Feuerwehr resp. der Feuerwehr-Unfallkasse und im politischen Entscheidungsprozess zu erlangen.

In der Anlage der Vorlage finden sich die o.a. Planunterlagen des Konzepts, die eine Planung mit zwei Fahrzeugplätzen sowie notwendiger Funktionsräume zeigen. Dazu liegt eine Kostenschätzung bei. Eine weitere Kostenschätzung wurde hinsichtlich einer abschnittswisen Errichtung des Vorhabens (1. BA Halle, 2. BA Funktionsräume) erstellt. Hierzu liegen der Vorlage Planunterlagen an, die den ersten Abschnitt (nur Halle) darstellen. Im Falle eines 1. Bauabschnittes „Halle“ wären bereits die Außenanlagen (u.a. Zufahrt, Stellplätze) mit zu errichten. Inwiefern es günstig wäre, im ersten Abschnitt bereits Teile des zweiten mit zu errichten (z.B. Bodenplatte, Rohbau) wäre zudem zu überlegen. Sollte zunächst nur die Halle alleine stehen, müssten Interimslösungen geschaffen werden (Versetzen des vorhandenen Mietcontainers für die Bekleidung, Anmietung eines Toilettencontainers). Weitere Aufgaben würden ggf. damit im Rahmen der technischen Gebäudeausrüstung entstehen.

Eine Abstimmung mit der Feuerwehr-Unfallkasse wurde auf Basis des erstellten Konzepts und in Abstimmung mit dem Wehrführer durchgeführt. Zu berücksichtigen waren hier folgende Maßgaben der Feuerwehr:

- In der (zukünftigen) Fahrzeughalle des FF-Standortes Vorstadt (Konzeptplanung) sollen untergestellt werden:
 - 1 Löschfahrzeug LF16, Besatzung: 1/ 8
 - 1 Teleskopmastfahrzeug TMF, Besatzung 1/ 2
- Da nicht mit festen Fahrzeugbesatzungen gerechnet werden kann, sollten zusätzlich Schränke für weitere 5 Kameraden vorgehalten werden, also insgesamt 17. Derzeit wäre von einem Verhältnis Männer : Frauen von 12 : 5 auszugehen.
- Die eigentliche Schwarz-Weiß-Trennung findet gemäß dem nachweislichen Konzept der FF-Ratzeburg nach Brandeinsätzen immer bereits an der Einsatzstelle statt. Deshalb wäre am Standort Vorstadt kein Raum hierfür notwendig.
- Die Spinde für S-W-Trennung wären analog zu denen in der Bestandswache vorgesehen.

- Der Lager-/ Geräteraum wird an diesem FF-Standort Vorstadt lediglich zur Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft benötigt. Es sollen hier gelagert werden:
 - Einsatzschläuche
 - Ölbindemittel
 - Schaummittel
 - Atemschutzmasken/ Lungenautomaten
 - Atemluftflaschen
 - Persönliche Einsatzbekleidung (Reserve)
 - Verbrauchsmaterialien für den täglichen Bedarf

Der Feuerwehr-Unfallkasse hat auf dieser Basis – auch hinsichtlich einer Umsetzung in Bauabschnitten – geantwortet:

- Bauabschnitte: *„Aus unserer Sicht ist der alleinige Neubau einer Fahrzeughalle nicht ausreichend, für eine Übergangszeit wäre eine Containerlösung für die sanitären Anlagen (Schwarz-Weiß-Trennung) denkbar, wenn dann in absehbarer Zeit sanitäre Anlagen gebaut werden.“ Und: „Wir können Ihnen zur Schaffung von Umkleideräumen mit Schwarz-Weiß-Trennung (z.B. Doppelspinde) mit Duschen und Toiletten/Urinalen (mind. je 1 Dusche für Damen und Herren sowie je eine Waschgelegenheit und je eine Toilette sowie für Herren noch mind. 2 Urinale) am FF-Standort Vorstadt auf Antrag eine Übergangsfrist von bis zu 3 Jahren erteilen, sofern nicht gleich alles gebaut werden kann, welches sicherlich in der Summe günstiger wäre.“*
- Umkleiden/ Spinde: *„Da Sie mit 17 Einsatzkräften rechnen müssen, sind die nach DIN 14092 Teil 1 angegebenen 1,2 m² pro Einsatzkraft vorzusehen, dies wären dann in Summe 20,4 m² ggf. zzgl. Verkehrsflächen je nach Zuschnitt der Räume und der Lage der Türen. Die 1,2 m² beziehen sich nur auf die Aufstellfläche des Doppelspindes und der Umkleidefläche davor, s. Bild 33, S. 27 Broschüre „Sicherheit im Feuerwehrhaus“ Hier wird von einer Breite des Doppelspindes von 0,8 m und einer Tiefe von 0,5 m (0,4 m²) sowie einem Umkleidebereich von 0,8 m Breite und 1 m Tiefe (0,8 m²), also 1,2 m² ausgegangen.“*
- Lager/ Geräteraum: *„Wenn ein Lager-/ Geräteraum zur Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft nach Ihrem Nutzungskonzept hier erforderlich ist, richtet sich die Größe und Anzahl der nach den hierfür notwendigen Materialien und Geräte. Nach DIN 14092 muss der Bedarf von der Kommune eigenverantwortlich geprüft werden. Unabhängig davon wird als Mindestausstattung in der DIN 14092 Teil 1 hier empfohlen: Für ein allgemeines Lager von mind. 12 m² und eine für eine allgemeine Werkstatt von ebenso mind. 12 m². Eine genaue Flächengröße darüber hinaus können wir daher nicht nennen. Die Größe muss jedoch zweckmäßig sein.“*
- Trocknungsraum: *„Zusätzlich ist ein Trocknungsraum erforderlich (mind. 6 m² nach DIN 14092 Teil 1), hier könnten wir uns auch auf einen geeigneten Trocknungsschrank einigen, welcher zum Trocknen von nasser Einsatzschutzkleidung erforderlich ist, die nicht kontaminiert ist.“*
- Zwischenlösung bis Realisierung 2. BA: *Auf die Frage, ob eine Zwischenlösung beim 1. Bauabschnitt (nur Halle) mit einem Container für die Bekleidung und einem Container für sanitäre Anlagen ausreichend sei, bzw. was hier verbindlich vorzuhalten wäre, bis ein 2. Bauabschnitt realisiert werde: „Trocknungsraum oder Trocknungsschrank, sofern hier keine andere Lösung praktiziert werden kann. Ggf. weitere Räumlichkeiten nach Nutzungskonzept für diese Zeit. Die*

Fahrzeughalle darf innerhalb der Mindestmaße (10 x 12,5 m) nicht zur Gerätelagerung genutzt werden.“

- Stellplätze Mindestgröße: „*die nach DIN 14092 Teil 1: 2,5 m x 5,5 m. Die Breite ist allerdings nicht mehr zeitgemäß, so dass wir hier eine größere Breite empfehlen. Ansonsten sind beim alarmmäßigen Einparken ggf. Pkw-Stellplätze nicht nutzbar.“*

Der Ausschuss hatte zudem darum gebeten, Fördermöglichkeiten abzuklären. Leider sind die Möglichkeiten hier äußerst begrenzt. Nach Recherche und Rückfrage durch den Fachbereich Finanzen, gibt es beim Land derzeit keine Förderungen. Beim Kreis Herzogtum Lauenburg gibt es Fördermittel in begrenzter Höhe, die in der Vergangenheit bei weitem nicht ausreichten, die Vielzahl der Nachfragen zu bedienen. Als Fördermittel werden in 2022 insgesamt 1 Mio. € vom Kreis zur Verfügung gestellt. Davon werden voraussichtlich 300T € auf den Bereich Feuerwehrgerätehäuser entfallen. 200T € sind nach heutigem Stand für den Bereich Notstrom und 500T € für die Sirenenförderung zu verwenden. Für die Bereiche Feuerwehrgerätehäuser und Notstrom wird sich die Verteilung der Fördermittel vermutlich wie gehabt an der Anzahl der eingegangenen Anträge und der Höhe der förderfähigen Kosten orientieren. Eine Richtlinie hierzu gibt es noch nicht, man geht davon aus, dass die Förderrichtlinie im Laufe des 1. Halbjahres 2022 fertiggestellt/ verlängert wird.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Unter der HH-Stelle 130.024.9400 wurden für 2021 zunächst Planungsmittel in Höhe von 50.000 € eingestellt. Nach Beschluss stehen in 2022 weitere 40.000 € zur Verfügung. Für 2023 sind derzeit weitere 260.000 € vorgesehen (Verpflichtungsermächtigung).

Nach einer ersten Kostenschätzung zu einem seinerzeitigen Konzept (Sitzung BA 01.11.2021, n.ö. Bericht) wurden für das Gesamtvorhaben weitere 40.000 € an Planungsmitteln für 2022 und für 2023 Bau- und Planungskosten in Höhe von 690.000 € zum Vermögenshaushalt angemeldet. In der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 01.11.2021 wurde diesem Vorschlag zunächst nicht gefolgt. Nach weiterer Überarbeitung der Konzeptplanung, nachdem eine Vermessung des Baugrundstückes vorlag und nachdem Gelegenheit zur weiteren Abstimmung mit dem Wehrführer bestand konnte dann das derzeit vorliegende Konzept erarbeitet werden. Auf dieser Grundlage wurden die Kosten für die Realisierung des Vorhabens in einem Zuge (Halle mit Funktionsräumen) zunächst auf rd. € 626.560 netto, d.h. auf rd. € 745.600 brutto grob geschätzt.

Für die Realisierung in Bauabschnitten wurden demnach die Kosten für den 1. Bauabschnitt (Halle) auf rd. € 356.850 netto, resp. € 424.650 brutto grob geschätzt. Der 2. Bauabschnitt (notwendige Funktionsräume) würde dann noch mit rd. € 312.750 netto, resp. € 372.200 brutto zu Buche schlagen. Das würde somit zu einer Summe von rd. € 797.000 brutto bei einer Realisierung in Abschnitten führen, wobei diese Kosten mit größeren Unsicherheiten aufgrund der Zeitspanne und der zusätzlichen Interimslösungen für die Funktion in dieser Zeitspanne behaftet wären. Diese Interimslösungen sind nicht in der Kostenschätzung enthalten. Es ist somit festzustellen, dass ein Bau in Abschnitten in jedem Fall höhere Kosten verursachen

wird. Von Seiten des Fachbereichs Stadtplanung, Bauen und Liegenschaften kann somit zu einer Realisierung in einem Zuge geraten werden.

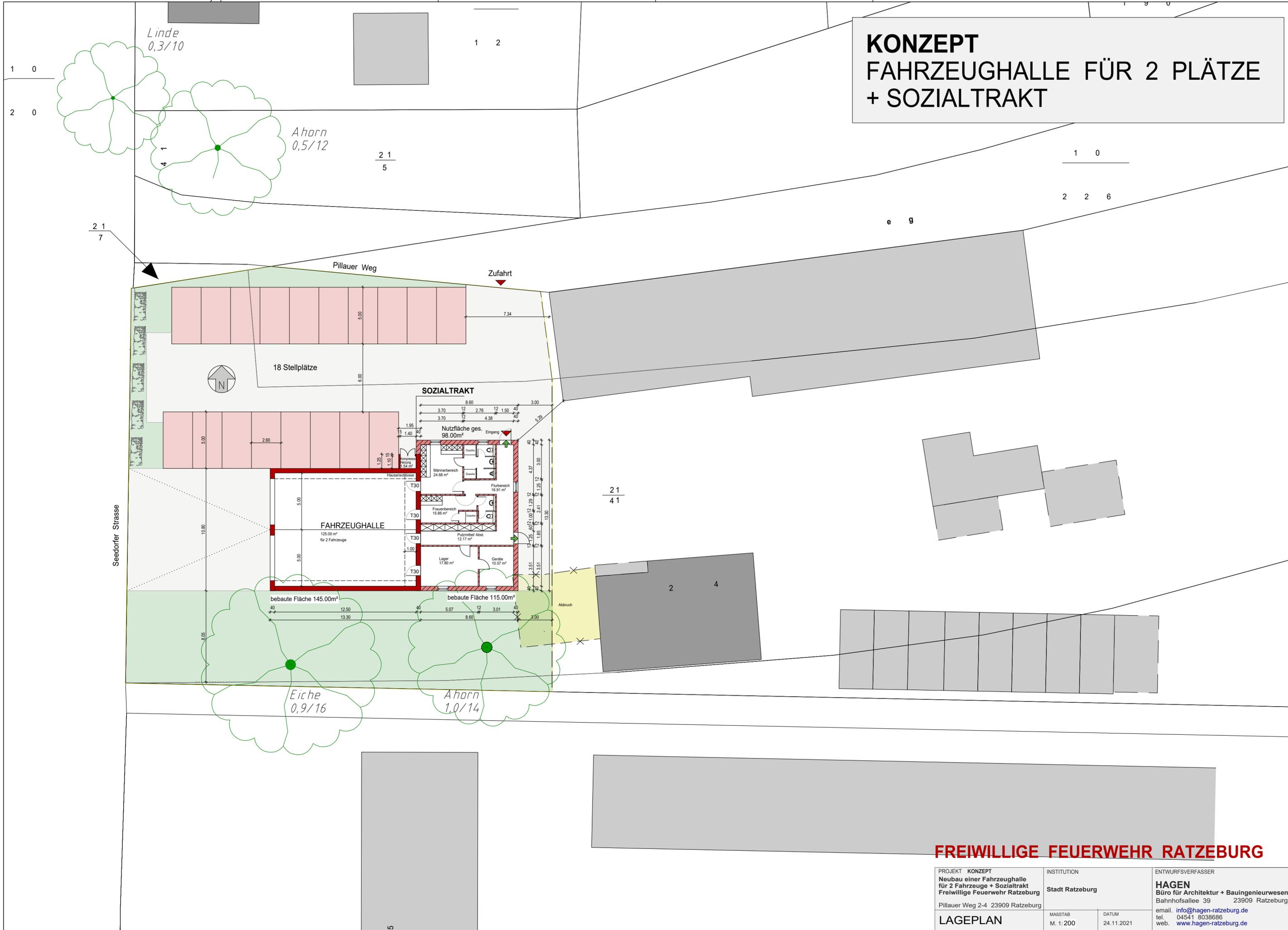
Anlagenverzeichnis:

- Zeichnungen Konzept Fahrzeughalle mit Funktionsräumen
- Kostenschätzung Fahrzeughalle mit Funktionsräumen
- Zeichnungen Konzept 1. BA – nur Fahrzeughalle
- Kostenschätzungen 1. BA Fahrzeughalle und 2. BA Funktionsräume
- Broschüre „Sicherheit im Feuerwehrhaus“

mitgezeichnet haben:

Christian Nimtz, Gemeindeführer

KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE + SOZIALTRAKT



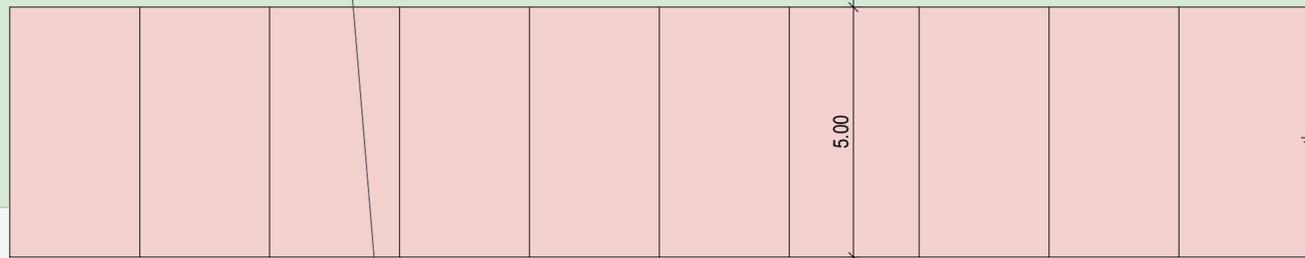
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email: info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
LAGEPLAN	MASSTAB M. 1:200	DATUM 24.11.2021

Pillauer Weg

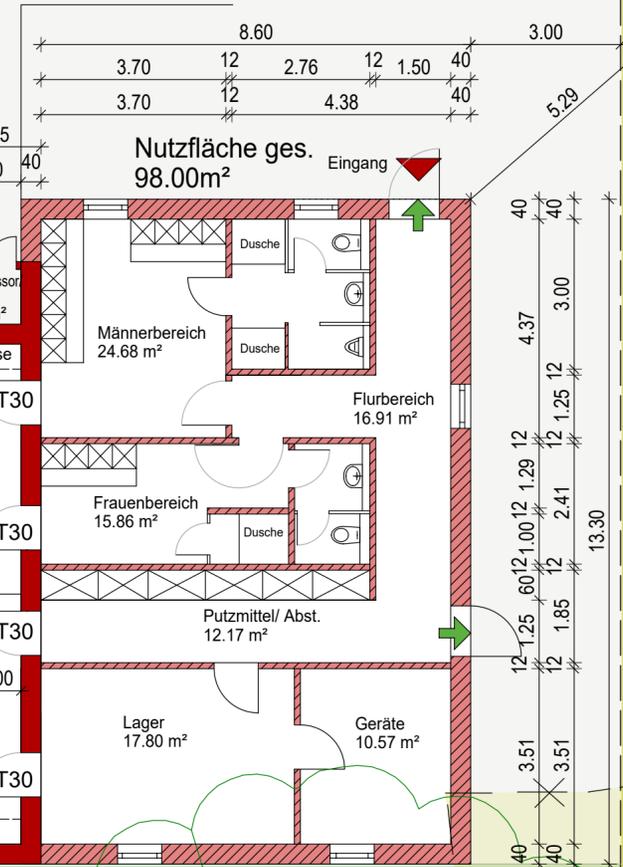
Zufahrt

KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE + SOZIALTRAKT



18 Stellplätze

SOZIALTRAKT



Nutzfläche ges.
98.00m²

FAHRZEUGHALLE

125.00 m²
für 2 Fahrzeuge

bebaute Fläche 145.00m²

bebaute Fläche 115.00m²

21
41

Abbruch

Seedorfer Strasse

10.80

8.05

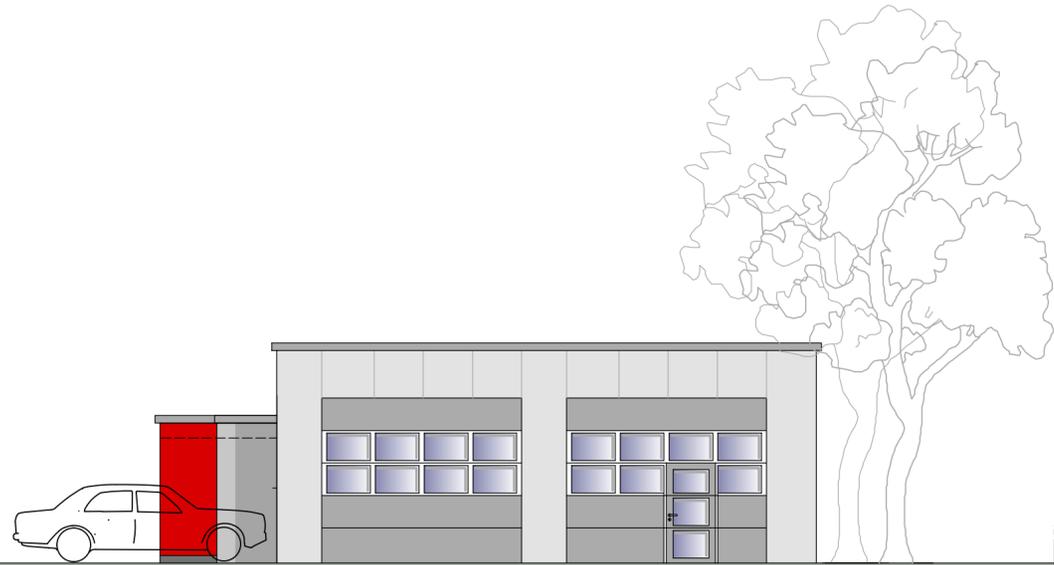
Eiche
0,9/16

Ahorn
1,0/14

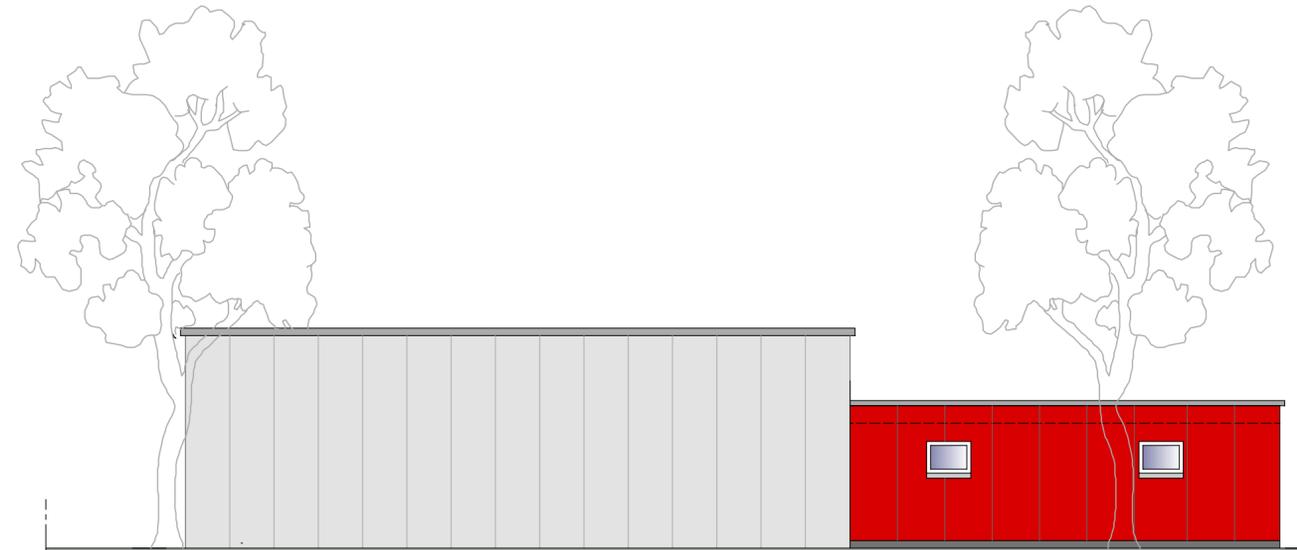
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email: info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
GRUNDRISS	MAßSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

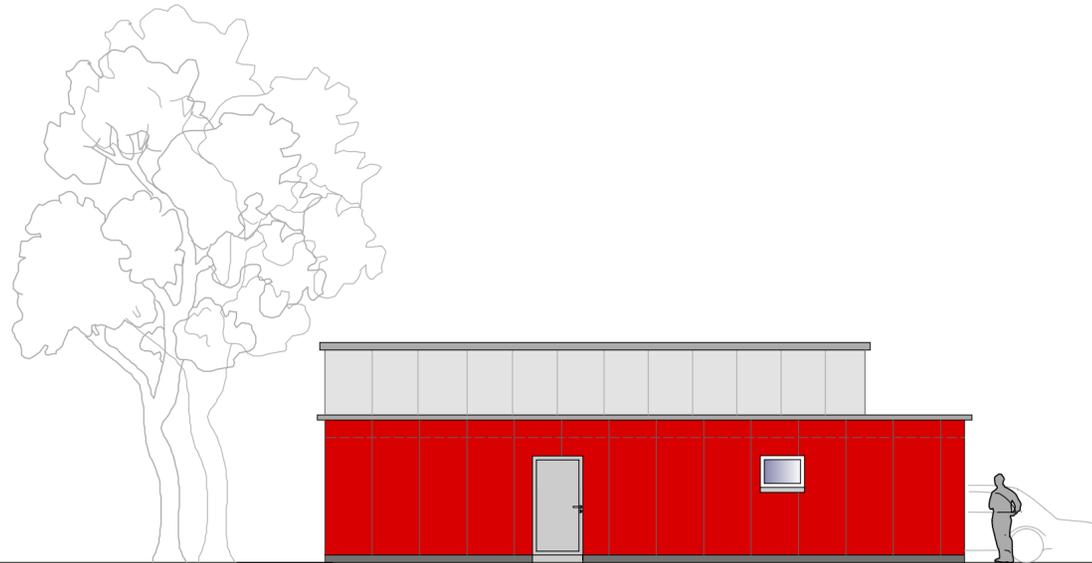
**KONZEPT
FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE
+ SOZIALTRAKT**



Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Nordansicht

FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email. info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
ANSICHTEN	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen 125 m²

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst, Trennwand zum Sozialtrakt massiv	415,00 €	51.875,00 € 0,00 €
300 Putz und Trockenbau	115,00 €	14.375,00 €
300 Zimmerer Halle als Holzkonstruktion mit Blechverkleidung niedrig gedämmt	590,00 €	73.750,00 €
300 Dachdecker / Klempner	170,00 €	21.250,00 €
400 Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	115,00 €	14.375,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	85,00 €	10.625,00 €
300 Tore / Türen	210,00 €	26.250,00 €
300		0,00 €
300		0,00 €
300 Bodenbeläge / Estrich	70,00 €	8.750,00 €
		0,00 €
300 Maler	85,00 €	10.625,00 €
300 Unvorhersehbares Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.	50,00 €	6.250,00 € 32.000,00 € 270.125,00 €

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum ca. 98m²

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst	320,00 €	31.360,00 €
300 Putz und Trockenbau	160,00 €	15.680,00 €
300 Zimmerer Holzrahmenbau mit Trespaverkleidung	585,00 €	57.330,00 €
300 Dachdecker / Klempner Dach am Eingang	185,00 €	18.130,00 €
400 Sanitär / Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	295,00 €	28.910,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	149,00 €	14.602,00 €
300 Fenster / Türen	119,00 €	11.662,00 €

300	Tischler	90,00 €	8.820,00 €
300	Estrich	59,00 €	5.782,00 €
300	Bodenbeläge	60,00 €	5.880,00 €
300	Fliesen	155,00 €	15.190,00 €
300	Maler	120,00 €	11.760,00 €
300	Unvorhersehbares	50,00 €	4.900,00 €
	Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		22.000,00 €
			252.006,00 €

Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen

270.125,00 €

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum

252.006,00 €

700	Baunebenkosten ca. 20 % Architektenhonorar Phase 1-9 Statik+Wärmeschutz Beratung zu Fördergeldern Gebühren Bauamt Vermessung ohne: Haustechnikingenieur Bodengutachten ist vorhanden Räumung Grundstück + Außenanlage sämtliche Möbel und Einrichtungen Glastrennwände Erschließung, Wasser, Strom, Telekom		104.426,20 €
	Summe netto:		626.557,20 €

Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:

626.557,20 €

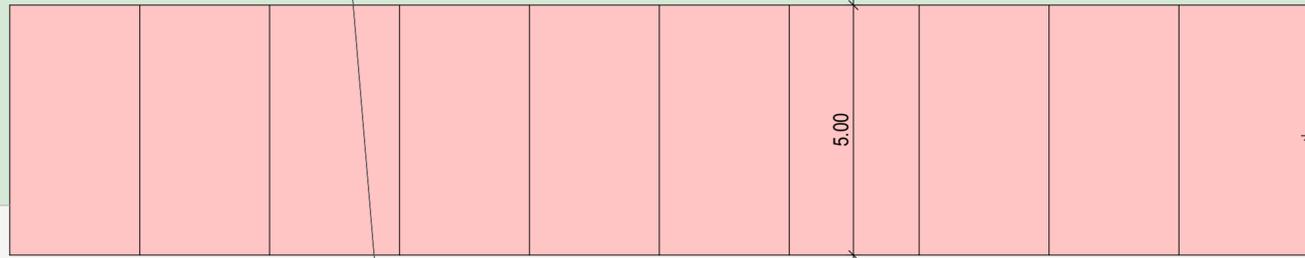
Aufgestellt, Ratzeburg, den 22.11.2021

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen

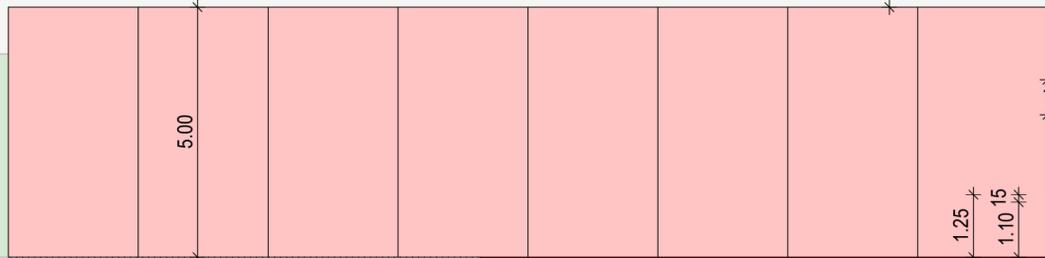
Pillauer Weg

Zufahrt

KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE



18 Stellplätze



1.95
1.40 40

1.25 1.10 15

Kompressor
Heizung
1.54 m²

11.60

Hausanschlüsse

T30

T30

T30

T30

FAHRZEUGHALLE

125.00 m²
für 2 Fahrzeuge

5.00

5.00

10.80

10.80

bebaute Fläche 145.00m²

40

12.50

40

13.30

8.05

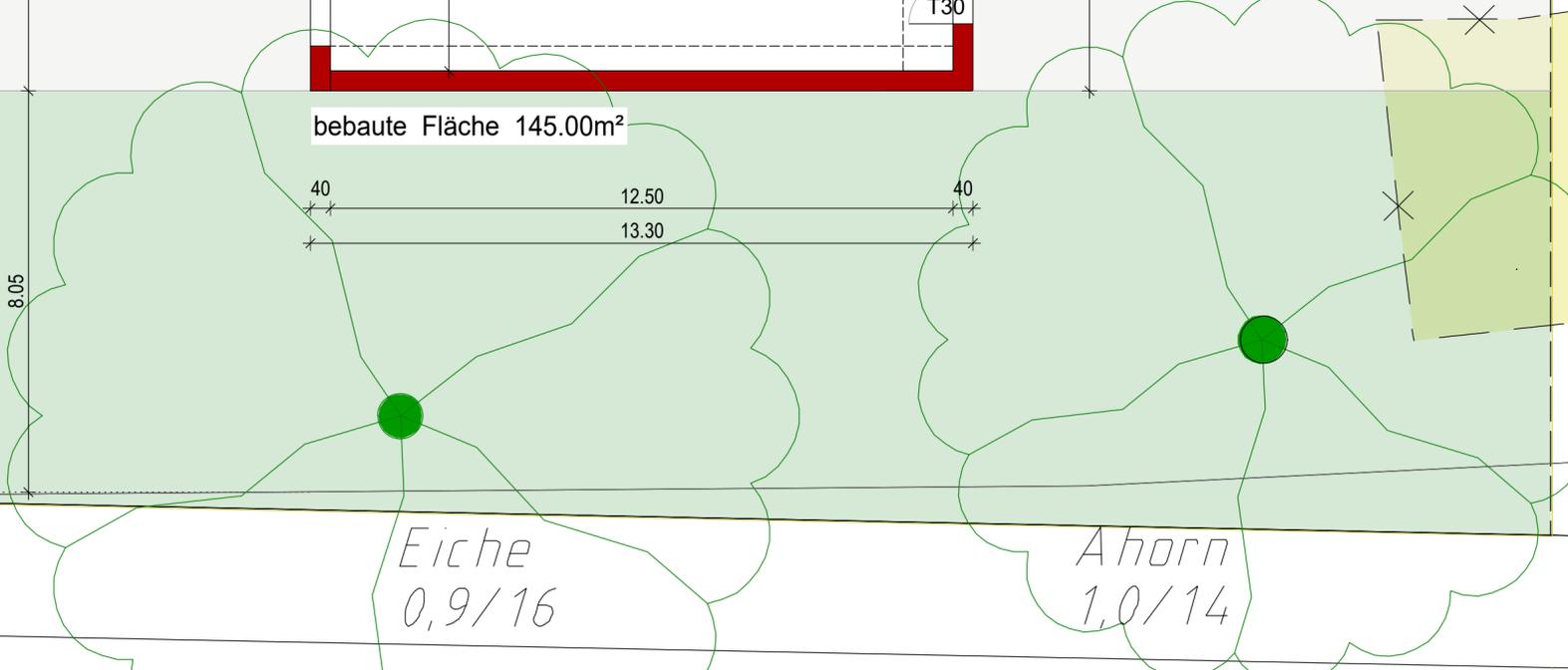
Abbruch

2

4

21
41

Seedorfer Strasse



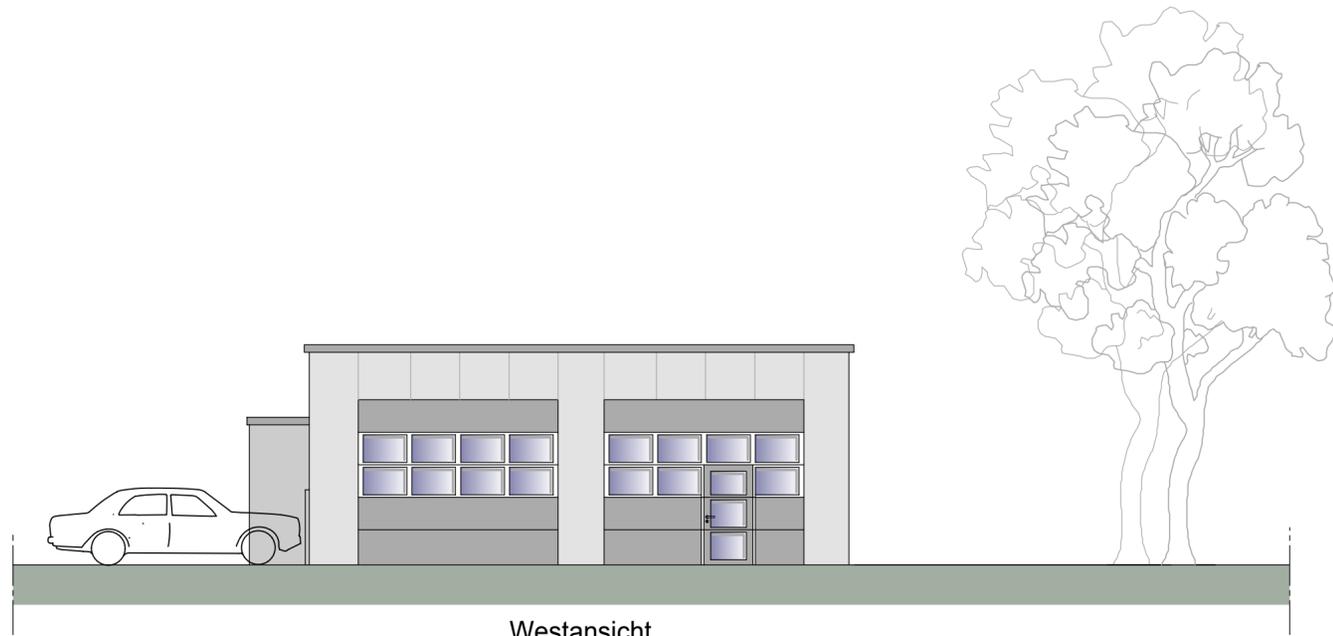
Eiche
0,9/16

Ahorn
1,0/14

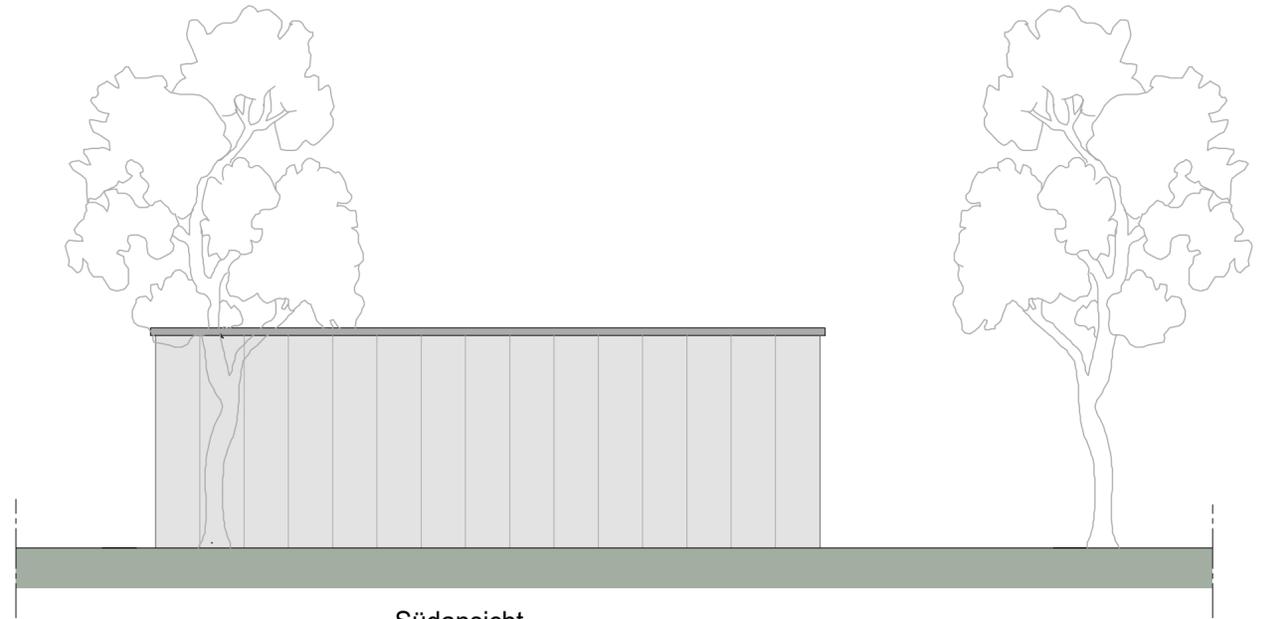
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email. info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
GRUNDRISS	MAßSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

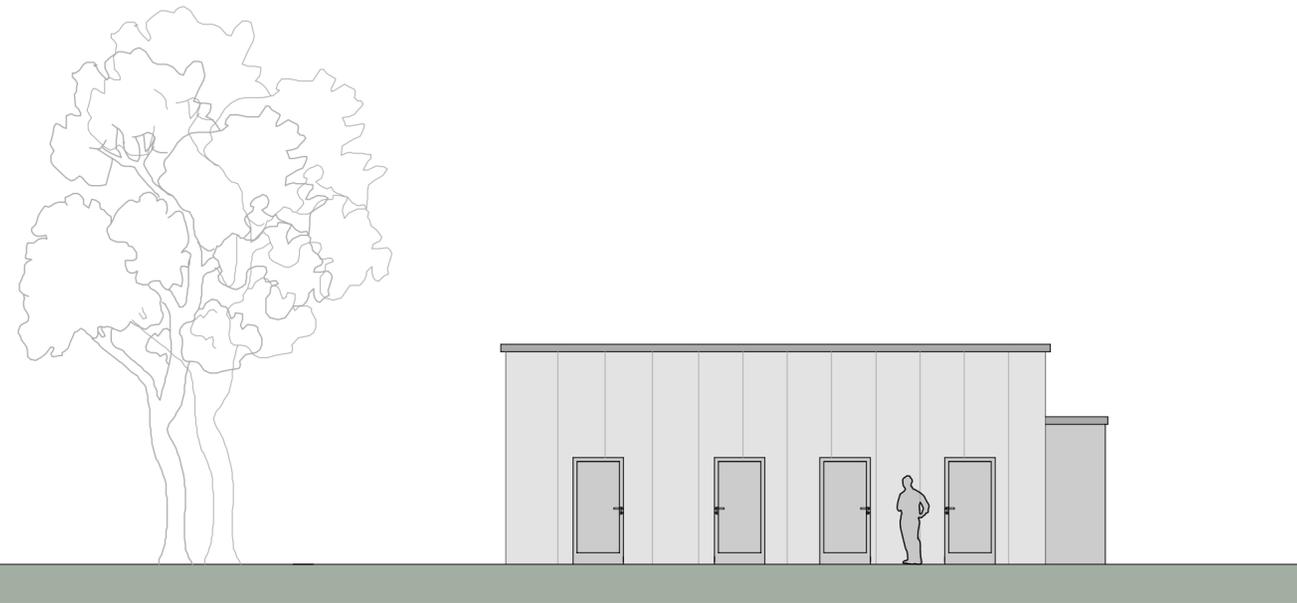
KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE



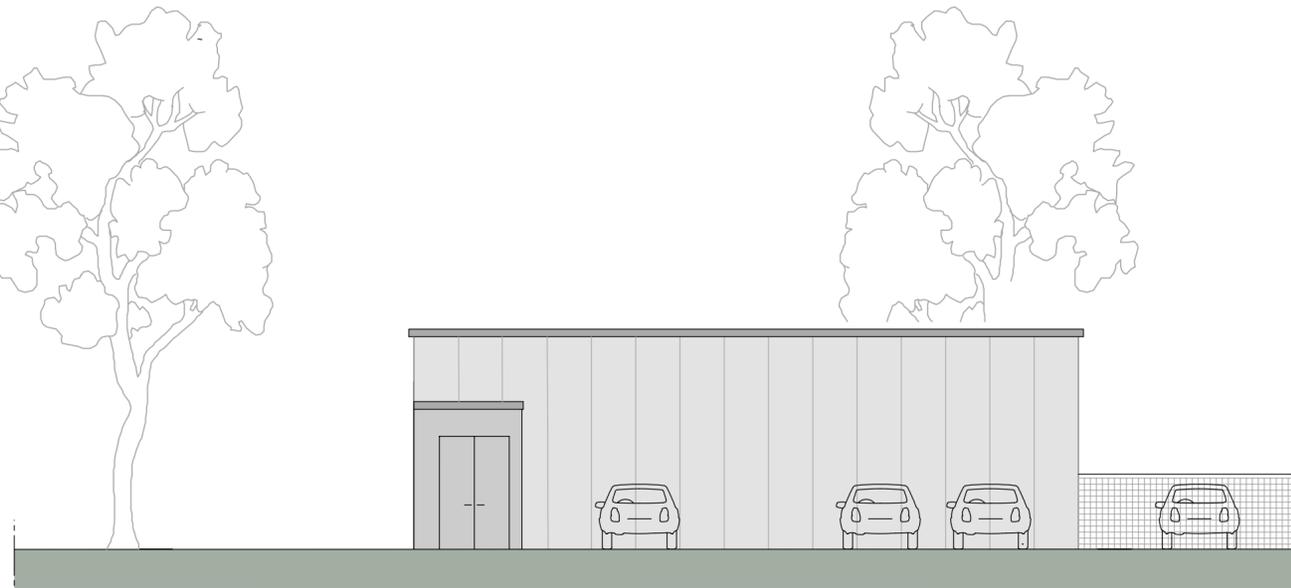
Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Nordansicht

FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg		ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg
	ANSICHTEN	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

HAGEN Architektur + Bauingenieurwesen · Bahnhofsallee 39 · 23909 Ratzeburg

Andreas Hagen
Dipl.-Bauingenieur

Bahnhofsallee 39
23909 Ratzeburg

tel 04541.8 03 86 86
fax 04541.8 03 86 89

info@hagen-ratzeburg.de
www.hagen-ratzeburg.de

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Halle mit zwei Stellplätzen

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

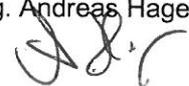
Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen 125 m2

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst,	455,00 €	56.875,00 €
300 Putz und Trockenbau	125,00 €	15.625,00 €
300 Zimmerer	640,00 €	80.000,00 €
Halle als Holzkonstruktion mit Blechverkleidung niedrig gedämmt		
300 Dachdecker / Klempner	185,00 €	23.125,00 €
400 Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	165,00 €	20.625,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	105,00 €	13.125,00 €
300 Tore / Türen	235,00 €	29.375,00 €
300 Bodenbeläge / Estrich	78,00 €	9.750,00 €
300 Maler	85,00 €	10.625,00 €
300 Unvorhersehbares	50,00 €	6.250,00 €
Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		32.000,00 €
		297.375,00 €
700 Baunebenkosten ca. 20 %		59.475,00 €
Architektenhonorar Phase 1-9		
Statik+Wärmeschutz		
Beratung zu Fördergeldern		
Gebühren Bauamt		
Vermessung		
ohne:		
Haustechnikingenieur		
Bodengutachten ist vorhanden		
Räumung Grundstück + Außenanlage		
sämtliche Möbel und Einrichtungen		
Glastrennwände		
Erschließung, Wasser, Strom, Telekom		
Summe netto:		356.850,00 €
Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:		356.850,00 €

Aufgestellt, Ratzeburg, den 24.11.2021

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen



HAGEN Architektur + Bauingenieurwesen · Bahnhofsallee 39 · 23909 Ratzeburg

Andreas Hagen
Dipl.-Bauingenieur

Bahnhofsallee 39
23909 Ratzeburg

tel 04541.8 03 86 86
fax 04541.8 03 86 89

info@hagen-ratzeburg.de
www.hagen-ratzeburg.de

nur Sozialtrakt im 2. Bauabschnitt

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum ca. 98m²

Kostengruppe:		€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300	Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst	340,00 €	33.320,00 €
300	Putz und Trockenbau	170,00 €	16.660,00 €
300	Zimmerer	590,00 €	57.820,00 €
	Holzrahmenbau mit Trespaverkleidung		
300	Dachdecker / Klempner	195,00 €	19.110,00 €
400	Sanitär / Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	305,00 €	29.890,00 €
400	Elektro / Beleuchtung	155,00 €	15.190,00 €
300	Fenster / Türen	140,00 €	13.720,00 €
300	Tischler	90,00 €	8.820,00 €
300	Estrich	65,00 €	6.370,00 €
300	Bodenbeläge	60,00 €	5.880,00 €
300	Fliesen	155,00 €	15.190,00 €
300	Maler	120,00 €	11.760,00 €
300	Unvorhersehbares	50,00 €	4.900,00 €
	Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		22.000,00 € 260.630,00 €
700	Baunebenkosten ca. 20 %		52.126,00 €
	Architektenhonorar Phase 1-9		
	Statik+Wärmeschutz		
	Beratung zu Fördergeldern		
	Gebühren Bauamt	ohne:	
	Vermessung	Haustechnikingenieur	
		Bodengutachten ist vorhanden	
		Räumung Grundstück + Außenanlage	
		sämtliche Möbel und Einrichtungen	
		Erschließung, Wasser, Strom, Telekom	
	Summe netto:		312.756,00 €
	Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:		312.756,00 €

Aufgestellt, Ratzeburg, den 22.11.2021

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen

205-008

DGUV Information 205-008



Sicherheit im Feuerwehrhaus

Sicherheitsgerechtes Planen,
Gestalten und Betreiben

Impressum

Herausgeber:
Deutsche Gesetzliche
Unfallversicherung e.V. (DGUV)

Glinkastraße 40
10117 Berlin
Tel.: 030 288763800
Fax: 030 288763808
E-Mail: info@dguv.de
Internet: www.dguv.de

Sachgebiet „Feuerwehren und Hilfeleistungsorganisationen“
Fachbereich „Feuerwehren, Hilfeleistungen, Brandschutz“ der DGUV

Ausgabe: Dezember 2016

DGUV Information 205-008
zu beziehen bei Ihrem zuständigen Unfallversicherungsträger oder unter www.dguv.de/publikationen

Sicherheit im Feuerwehrhaus

Sicherheitsgerechtes Planen,
Gestalten und Betreiben

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
	5	3	
Vorbemerkungen	5	Organisatorische Maßnahmen	37
		3.1. Zugang zum Regelwerk für Sicherheit und	
Einleitung	6	Gesundheitsschutz.....	37
Planungsgrundlagen.....	6	3.2. Brandschutz und Erste Hilfe.....	37
		3.3. Gefährdungsbeurteilung.....	39
1 Außenanlagen	7	3.4. Prüfung von baulichen Einrichtungen und	
1.1 An- und Abfahrtswege.....	7	Anlagen.....	39
2 Innenbereich	12	4	Mustergrundrisse
2.1 Verkehrswege.....	12	5	Anhang
2.1.1 Alarmwege im Feuerwehrhaus.....	12		Relevante Vorschriften und Regeln für den
2.1.2 Verkehrswegmaße im Feuerwehrhaus.....	13		Bau und Betrieb von Feuerwehrhäusern.....
2.1.5 Türen, Glas in Türen.....	17		42
2.2 Fahrzeughallen.....	18		
2.2.2 Tore.....	20		
2.2.3 Dieselmotoremissionen (DME).....	23		
2.3 Weitere technische Anforderungen.....	25		
2.3.1 Beleuchtung im Feuerwehrhaus.....	25		
2.3.2 Anforderungen an Elektroinstallationen.....	25		
2.3.3 Raumtemperaturen.....	26		
2.4 Andere Funktionsbereiche.....	26		
2.4.1 Sozialtrakt.....	26		
2.4.2 Schulungsraum.....	28		
2.4.3 Allgemeine Werkstätten.....	28		
2.4.4 Arbeitsgruben.....	29		
2.4.5. Läger, Regale.....	29		
2.4.6 Gefahrstoffe im Feuerwehrhaus.....	31		
2.4.7 Werkstätten für persönliche Schutzausrüstungen...	32		
2.4.8 Schlauchpflegewerkstätten.....	33		
2.4.9 Feuerwehrtürme – Schlauchtürme, Übungstürme...	34		

Vorbemerkungen

Die vorliegende Information „Sicherheit im Feuerwehrhaus“ gibt Anregungen und Hinweise für den Neu- und Umbau sowie den sicheren Betrieb von Feuerwehrhäusern. Sie soll helfen, die Sicherheit von Feuerwehrangehörigen, Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen in Einrichtungen der Feuerwehr weiter zu erhöhen. Den jeweiligen Kapiteln sind Grundsätze zur Sicherheit im Feuerwehrhaus vorangestellt, die bei der Festlegung der eigenen Schutzziele bei der Gefährdungsbeurteilung eine Hilfestellung bieten sollen. Sie tragen den allgemeinen Erfahrungen des Feuerwehrdienstes Rechnung und unterstützen bei der Umsetzung der Vorgaben der DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“.

Das Bauordnungsrecht der Länder stellt an Arbeitsstätten, die ganz oder teilweise öffentlich zugänglich sind, auch dann Anforderungen an die Barrierefreiheit, wenn dort keine Menschen mit Behinderungen beschäftigt sind.

Im Hinblick auf die Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigungen sollte bereits im Vorfeld einer Neu- oder Umbaumaßnahme darüber entschieden werden, in wie weit Barrierefreiheit erzielt werden muss, um auch Menschen mit Handicap den Zugang ins Feuerwehrhaus sowie das schnelle und sichere Verlassen zu ermöglichen. Eine barrierefreie Gestaltung kann auch für die in Eile befindlichen Einsatzkräfte Vorteile haben.

Berücksichtigt werden sollte auch, dass mehr und mehr jüngere Kinder im Feuerwehrhaus betreut werden.

Mit Erscheinen der überarbeiteten DIN 14092 „Feuerwehrhäuser“ im April 2012 haben sich einige Anforderungen geändert, wie z. B. die Durchfahrtsbreiten aufgrund der Erhöhung der maximal zulässigen Breite von Fahrzeugen. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass geänderte Anforderungen erst ab dem Erscheinungsdatum dieser Norm zu berücksichtigen sind. Früher errichtete Feuerwehrhäuser müssen nicht zwingend an die aktuelle Norm angepasst werden, wenn die Schutzziele der DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ eingehalten werden.

Vorhandene Gefährdungen sind hinsichtlich ihres Risikos zu bewerten. Daraus ist die Rangfolge geeigneter Maßnahmen zu ihrer Beseitigung bzw. Minimierung abzuleiten. Eine Anleitung zur Gefährdungsbeurteilung gibt die DGUV Information 205-021 „Leitfaden zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung im Feuerwehrdienst“.

Am Ende verschiedener Kapitel befindet sich ein Fragenkatalog, der Unterstützung bei der Gefährdungsbeurteilung für Feuerwehrhäuser geben soll. Als weitere Hilfe kann eine ausführliche ausfüllbare Checkliste im Downloadbereich unter

► www.dguv.de/webcode/d133197

heruntergeladen werden.

Organisatorische Maßnahmen, wie z. B. Prüfungen, Vorsorge- bzw. Eignungsuntersuchungen, Unterweisungen oder die Bestellung von Sicherheitsbeauftragten sowie von Ersthelferinnen und Ersthelfern werden hier nicht behandelt.

Einleitung

Feuerwehrrhäuser sind Ausgangspunkt für Brand- und Hilfeleistungseinsätze. Hier befinden sich insbesondere die Feuerwehrfahrzeuge mit der für den Einsatz benötigten Technik.

Für Feuerwehrangehörige beginnt mit der Alarmierung der „Einsatzstress“. Sie sollen schnellstmöglich Hilfe leisten zum Schutz von Menschen, Tieren oder Sachwerten. Neben der gebotenen Eile des Einsatzes können die Feuerwehrangehörigen häufig unter psychischer Anspannung stehen. Eindrücke und Belastungen vergangener Einsätze können ins Bewusstsein zurück gerufen werden. Insbesondere der Einsatzdienst mit seinen physischen und psychischen Belastungen unterscheidet sich grundlegend von anderen Tätigkeiten und ist zum Teil mit erhöhten Anforderungen an die Feuerwehreinrichtungen verbunden.

Durch organisatorische und personenbezogene Maßnahmen, wie Warnhinweise oder Verhaltensregeln, wird bei Gefahren durch bauliche Mängel oftmals keine ausreichende Sicherheit erreicht, wenn das besondere Verhalten der Feuerwehrangehörigen dem entgegensteht. Aus diesem Grund sind an bestimmte Bereiche in Feuerwehrrhäusern andere, teilweise höhere Anforderungen an die technisch-bauliche Sicherheit zu stellen, als an Arbeitsstätten. Geeignete bauliche Maßnahmen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass sich trotz der gebotenen Eile keine Unfälle ereignen. Die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ gibt deshalb dafür verbindliche Schutzziele vor.

Neben Feuerwehrfahrzeugen werden in Feuerwehrrhäusern weitere Ausrüstungen und Geräte bereitgehalten und Feuerwehrangehörige sowie deren Technik auf Einsätze vorbereitet. So befinden sich hier u. a. auch Sozial- und Schulungsräume sowie feuerwehrspezifische Läger und Werkstätten (z. B. für Atemschutz, Schlauchpflege).

Der Träger der Feuerwehr ist als Unternehmerin bzw. Unternehmer für die sichere Gestaltung der baulichen und technischen Einrichtungen sowie die gesundheitsgerechten Bedingungen für die Feuerwehrangehörigen verantwortlich. Dazu müssen sowohl beim Neu- und Umbau von Feuerwehrrhäusern, als auch für den Betrieb die erforderlichen baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen getroffen werden. Zu ihren/seinen Aufgaben gehört u. a. die regelmäßige Begehung der Feuerwehrrhäuser, bei der Gefährdungen erkannt und erforderliche Maßnahmen eingeleitet werden.

Jedoch muss jede Einsatzkraft im Rahmen der ihr übertragenen Aufgaben für die Sicherheit im Feuerwehrrhaus beitragen. Neben der Unternehmerin bzw. dem Unternehmer ist auch die Leitung der Feuerwehr sowie die Feuerwehr-Führungskräfte verantwortlich. Unterstützung erhalten sie durch Sicherheitsbeauftragte sowie ggf. durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit der Kommune.

Als Entscheidungshilfe sind in dieser Information Lösungsvorschläge zur Sicherheit im Feuerwehrrhaus zusammengestellt. Sie kann sowohl bei Baumaßnahmen für Feuerwehrrhäuser, als auch bei der zum sicheren Betrieb erforderlichen Gefährdungsbeurteilung unterstützen. Sie richtet sich an den Unternehmer bzw. die Unternehmerin, die mit der Planung betrauten Personen sowie an die Leitung der Feuerwehr und nicht zuletzt an Sicherheitsbeauftragte.

Planungsgrundlagen

Bei der Planung von Feuerwehrrhäusern ist neben anderen Vorschriften insbesondere die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ zu beachten. Sie formuliert spezielle einzuhaltende Schutzziele.

Für die bedarfsgerechte Neuplanung von Feuerwehrrhäusern ist mit der Normenreihe DIN 14 092 „Feuerwehrrhäuser“ eine einheitliche konkrete Grundlage geschaffen.

Die allgemeinen Anforderungen für Arbeitsstätten ergeben sich aus der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) sowie deren Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) und sind zu berücksichtigen.

Relevante Vorschriften und Regeln sind im Anhang aufgelistet.

Die Planung sollte im Dialog mit der Feuerwehr erfolgen, um die jeweiligen Erfordernisse zu berücksichtigen.

Hinweis:

Die Feuerwehr und damit auch das Feuerwehrrhaus ist eine kritische Infrastruktur. Im Einsatz- und Katastrophenfall bildet unter anderem die Feuerwehr das Rückgrat der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr. Würde die Funktionsfähigkeit des Feuerwehrrhauses im Einsatz- oder Katastrophenfall erheblich eingeschränkt oder gar ausfallen (z. B. durch Stromausfall, Brand, Blitzschlag oder Überschwemmung), sind nachhaltige Einschränkungen bei der Versorgung mit Hilfeleistungen für die betroffene Bevölkerung die Folge. Auch dies sollte bei der Planung von Feuerwehrrhäusern beachtet werden.

1 Außenanlagen

Die nachfolgenden Ausführungen gelten vorrangig für Außenanlagen von Feuerwehrhäusern, die von den Einsatzkräften nach ihrer Alarmierung zum schnellen An- und Ausrücken genutzt werden. Da hier die in den Vorbemerkungen beschriebenen besonderen Bedingungen vorherrschen, werden an diese Außenanlagen spezielle Anforderungen gestellt.

1.1 An- und Abfahrtswege

Grundsatz

Die An- und Abfahrtswege am Feuerwehrhaus müssen so angeordnet sein, dass die Einsatzkräfte sicher an- und ausrücken können.

Auch unter Einsatzbedingungen sind Gefährdungen der Feuerwehrangehörigen durch das Bewegen von Fahrzeugen zu vermeiden (DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“). Zu diesen gehören sowohl die ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge als auch die Fahrzeuge der anrückenden alarmierten Einsatzkräfte.

Besondere Gefährdungen entstehen durch Fahrzeugbewegungen in der direkten Nähe des Feuerwehrhauses, wenn sich Verkehrswege kreuzen. Dies sind insbesondere **Kreuzungen**

- der ankommenden Einsatzkräfte untereinander,
- der mit PKW oder Fahrrad anrückenden Einsatzkräfte und bereits ausrückenden Einsatzfahrzeugen,
- der anrückenden Einsatzkräfte und der Fußwege der zum Feuerwehrhaus eilenden Einsatzkräfte,
- der ausrückenden Feuerwehrfahrzeuge und den Fußwegen der zum Feuerwehrhaus eilenden Einsatzkräfte,
- der zum Feuerwehrhaus eilenden Einsatzkräfte und den Fahrwegen anderer Verkehrsteilnehmer.

Unerwartete „Begegnungen“ sind insbesondere durch geeignete bauliche/gestalterische Maßnahmen vermeidbar. Sie sollen so wirken, dass sich die Feuerwehrangehörigen zwangsläufig sicher verhalten. Bereits bei der Planung von Feuerwehrhäusern müssen die Voraussetzungen für gefahrlose Betriebs- und Einsatzabläufe in und um Feuerwehrhäuser geschaffen werden. Auch die Lage des Feuerwehrhauses sowie die Größe und Beschaffenheit der Außenanlagen beeinflussen die Sicherheit entscheidend.

In die Betrachtung der Fahrwege am Feuerwehrhaus sind auch die Wege der zu Fuß zum Feuerwehrhaus eilenden Feuerwehrangehörigen einzubeziehen (siehe auch Abschnitt 1.3). Nicht zu vergessen sind Abstellplätze für Fahrräder (z. B. Fahrradständer). Diese sollten möglichst nahe am Alarmeingang aber so angeordnet sein, dass die Fahrräder nicht in die Fußwege der Feuerwehrangehörigen hineinragen.

Im Folgenden werden beispielhaft sich kreuzende Verkehrswege im Außenbereich eines Feuerwehrhauses dargestellt, die zu vermeiden sind (Bild 1):

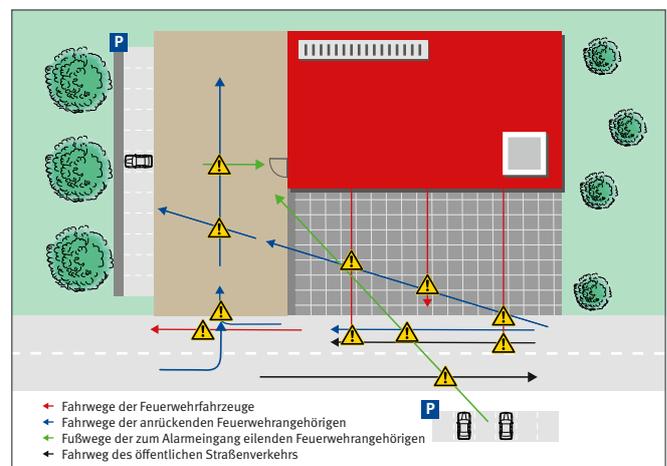


Bild 1 Außenanlagen mit Gefährdungen durch sich kreuzende Verkehrswege (im Interesse der Übersichtlichkeit sind nicht alle möglichen Kreuzungen markiert)

Kreuzungen der Fahrwege der Fahrzeuge

Im Bild 1 führt der schnellste Weg der von rechts kommenden Einsatzkräfte schräg über den Stauraum. Damit kreuzen ihre Fahrwege die der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge direkt vor den Hallentoren und sind dadurch schlecht sichtbar für die Fahrzeugführer. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass die so abkürzenden Fahrzeuge mit den auf dem Parkplatz längs entlang-fahrenden PKW kollidieren können.

Aber auch die Fahrwege der auf der Straße bis zur Zufahrt auf den Parkplatz fahrenden Einsatzkräfte kreuzen die Ausfahrt der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge. Und die von links anrückenden Einsatzkräfte kreuzen beim Abbiegen auf den Parkplatz ebenfalls die ausfahrenden, sich bereits auf der Straße befindlichen Feuerwehrfahrzeuge.

Kreuzungen der Fuß- und Fahrwege

Einsatzkräfte sind in der Regel bestrebt, ihre Fahrzeuge so nah wie möglich am Alarmeingang abzustellen.

Daher besetzen sie im Beispiel zuerst die Parkplätze direkt gegenüber dem Alarmeingang. Dadurch besteht die Gefahr, dass sich ihre Fußwege mit den Fahrwegen weiterer nach hinten durchfahrender Fahrzeuge kreuzen.

Bild 2 zeigt, wie bereits bei der Planung Gefährdungen durch sich kreuzende Verkehrswege der Einsatzkräfte auf dem Gelände der Feuerwehr vermieden werden können: Wenn die Einsatzkräfte ihre Fahrzeuge am Alarmeingang beginnend fortlaufend aneinanderreihen, werden keine Fußwege ausgestiegener Feuerwehrangehöriger durch anrückende Fahrzeuge gekreuzt.

Auch die Schrägfahrt der zügig anrückenden Einsatzkräfte über den Stauraum ist durch geeignete bauliche Barrieren verhindert. Hierdurch darf aber der Sichtbereich des Fahrzeugführers nicht eingeschränkt werden.

Durch Verlagerung der PKW-Stellplätze von der gegenüberliegenden Straßenseite auf die Seite des Feuerwehrhauses sind die Kreuzungen der Fußwege mit denen der öffentlichen Verkehrsteilnehmer beseitigt.

Alarmparkplätze sollen grundsätzlich so angelegt sein, dass Einsatzkräfte im Alarmfall keine öffentlichen Straßen überqueren müssen.

Es verbleiben jetzt noch Kreuzungen zwischen Fahrzeugen der anrückenden Einsatzkräfte und ausrückenden Feuerwehrfahrzeugen auf der öffentlichen Straße.

Wird der Parkplatz auf die rechte Seite des Feuerwehrhauses verlegt (Bild 3), reduziert sich die Zahl der bisherigen Kreuzungen weiter.

In Bild 4 wird eine optimale Variante dargestellt. Hier erfolgt die Anfahrt der Einsatzkräfte über eine separate Zufahrt von hinten, so dass vor dem Feuerwehrhaus keine Kreuzung der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge mit den Fahrzeugen der anfahrenen Einsatzkräfte entsteht. Die Einsatzkräfte mit Fahraufgaben müssen nun nur noch den öffentlichen Straßenverkehr beachten.

Erforderlichenfalls ist noch ein Richtungsverkehr (Einbahnstraßenregelung) im Außengelände vorzusehen, um Kollisionen der anrückenden Fahrzeuge zu verhindern.

Den Außenbereichen der Feuerwehrhäuser ist bereits bei der Planung besonderes Augenmerk zu schenken.

Gefährdungen der Feuerwehrangehörigen durch das Bewegen von Fahrzeugen werden insbesondere vermieden, wenn sich die Fahr- und Fußwege in den Außenanlagen von Feuerwehrhäusern untereinander nicht kreuzen.

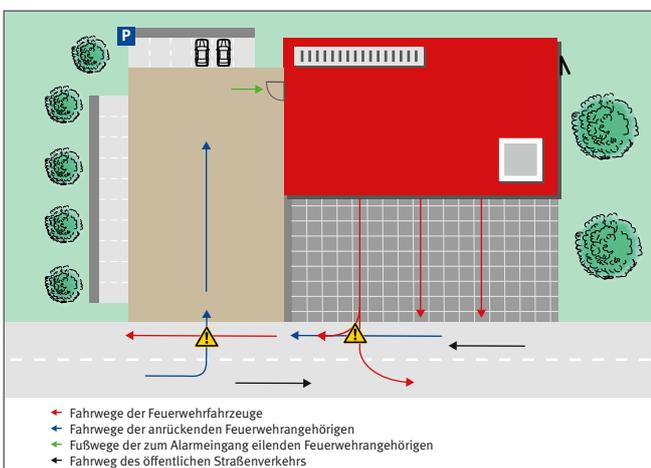


Bild 2 Viele Gefährdungen durch sich kreuzende Verkehrswege aus Bild 1 sind beseitigt

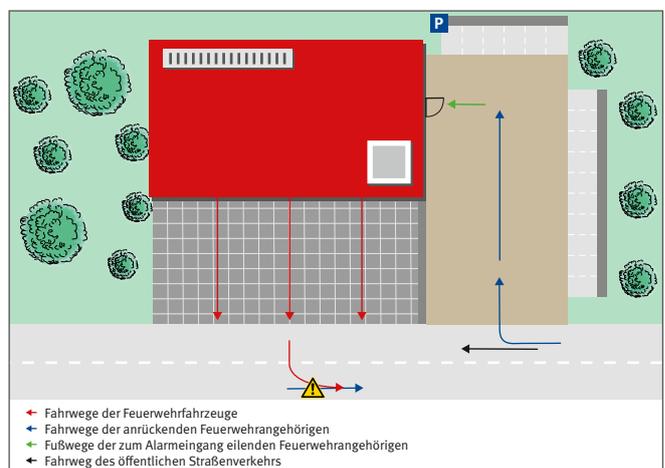


Bild 3 Weitere Verringerung der Zahl der Kreuzungen auf der Straße

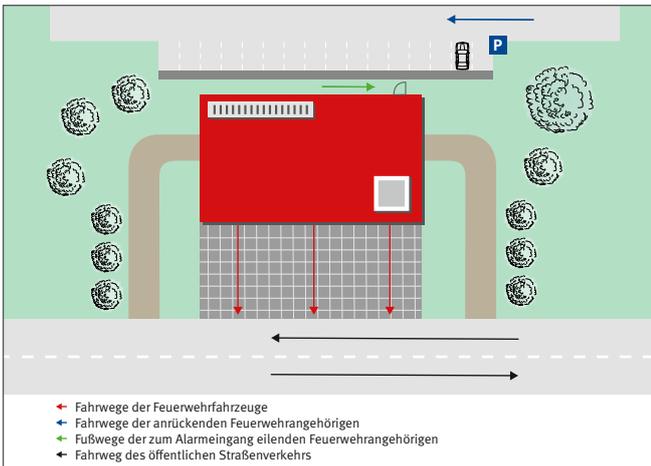


Bild 4 Optimierte Anfahrt von hinten an das Feuerwehrhaus

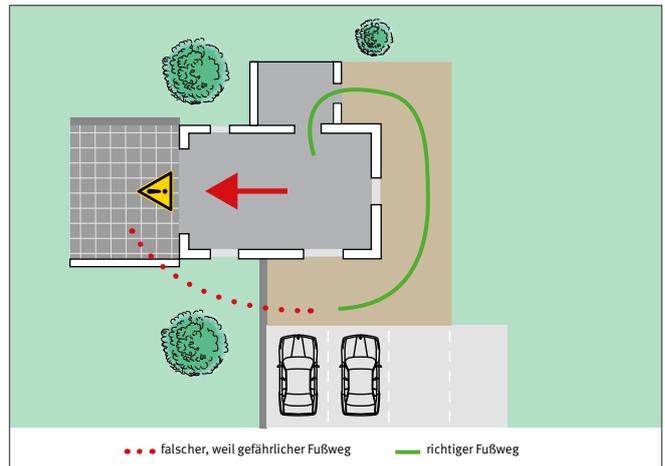


Bild 5 Eine Mauer versperrt den Zugang vor das Hallentor

1.2 Gestaltung der PKW-Stellplätze

Grundsatz

Die am Feuerwehrhaus ankommenden Einsatzkräfte müssen ihre Fahrzeuge sicher abstellen und verlassen sowie den Alarmeingang sicher erreichen können. Die An- und Abfahrtswege am Feuerwehrhaus müssen so angeordnet sein, dass die Einsatzkräfte sicher an- und ausrücken können.

Die Anzahl der PKW-Stellplätze soll nach DIN 14092-1 mindestens der Anzahl der Sitzplätze der im Feuerwehrhaus eingestellten Feuerwehrfahrzeuge entsprechen und 12 nicht unterschreiten, um das o. g. Schutzziel zu erreichen. Der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen ist anhand der Erfordernisse und der örtlichen Situation in Abstimmung mit der Feuerwehr zu ermitteln. Die Anzahl soll mindestens der Anzahl der Funktionsplätze auf den Einsatzfahrzeugen entsprechen.

Durch geeignete Maßnahmen soll sichergestellt sein, dass für den Alarmfall benötigte PKW-Stellplätze der Feuerwehr jederzeit zur Verfügung stehen und nicht von anderen Verkehrsteilnehmern benutzt werden.

Jeder PKW-Stellplatz sollte mindestens 5,5 m lang und 2,5 m breit sein (bei Schräglage entsprechend angepasst). Eine Markierung der Stellplätze ist empfehlenswert.

Um Unfälle durch Stolpern und Umknicken zu vermeiden, sind PKW-Stellplätze eben, trittsicher und frei von Stolperstellen zu gestalten. Dies gilt auch für Einrichtungen zur Oberflächenentwässerung (z. B. Ablaufrinnen und Kanaldeckel). Rasengittersteine, Schotterrassen oder grober Schotter sind z. B. nicht geeignet.

1.3 Fußweg zum Feuerwehrhaus im Alarmfall – Alarmweg

Grundsatz

Die Fußwege am Feuerwehrhaus müssen so gestaltet sein, dass die ankommenden Einsatzkräfte sicher zum Alarmeingang gelangen können.

Dazu ist insbesondere darauf zu achten, dass die Alarmwege

- kreuzungsfrei zu an- oder ausfahrenden Fahrzeugen angelegt sind,
- auf direktem (kürzesten) Weg zum Alarmeingang verlaufen,
- hindernisfrei und stufenlos sind,
- trittsicher und frei von Stolperstellen sind sowie
- bei jeder Witterung und Uhrzeit sicher begangen werden können.

Der Zugang zum Feuerwehrhaus soll nicht unmittelbar vor den Toren entlang und nicht durch Tore der Fahrzeughallen, sondern separat erfolgen, um Kollisionen mit ausfahrenden Feuerwehrfahrzeugen zu vermeiden.

Bauliche Maßnahmen zur Realisierung der Kreuzungsfreiheit, wie Absperrungen, Zäune o. Ä., müssen Vorrang vor organisatorischen oder verhaltensorientierten Maßnahmen haben, da sie eine höhere Wirksamkeit erreichen.

Hindernisse im Alarmweg sind zu vermeiden.

Müssen Höhenunterschiede im Alarmweg überwunden werden, können diese durch Rampen mit möglichst nicht mehr als 6 % Neigung ausgeglichen werden.



Bild 6 Hindernisse im Alarmweg

Treppen zählen zu den unfallträchtigsten Verkehrswegen. Kann im Einzelfall auf Stufen nicht verzichtet werden, müssen diese jederzeit deutlich erkennbar sowie für die im Einsatz gebotene Eile eingerichtet sein. Das bedeutet z. B., dass

- die Stufen beleuchtet sind bzw. sich von ihrer Umgebung optisch gut abheben und erforderlichenfalls auch die Stufenvorderkanten entsprechend sichtbar sind sowie
- das Schrittmaß entsprechend gewählt wird (z. B. Auftritt 30 – 32 cm und Steigung 14 – 16 cm). In den Außenbereichen sind die Alarmwege möglichst kreuzungsfrei und geradlinig, eben, trittsicher und hindernisfrei zu den Alarmeingängen zu führen und ausreichend zu beleuchten.

1.4 Verkehrsflächen vor Hallentoren – Stauraum

Grundsatz

Ein gefahrloses Aus- und Einfahren der Feuerwehrfahrzeuge muss gewährleistet sein.

Vor den Hallentoren ist ein ausreichend großer Stauraum anzuordnen. Diese Aufstell- und Bewegungsfläche vor der Fahrzeughalle soll entsprechend DIN 14092-1 mindestens der hinter dem Tor liegenden Stellplatzfläche entsprechen. Ziel dieser Anforderung ist, dass jedes ausfahrende Feuerwehrfahrzeug vor dem Hallentor aufgestellt werden kann, ohne dass es bereits auf die Fahrbahn ragt oder das Hallentor nicht geschlossen werden kann. Ist eine geradlinige Ausfahrt von den Stellplätzen der Fahrzeughalle auf die Straße nicht möglich, so ist vor dem Stauraum ein zusätzlicher Fahrstreifen von mindestens 4 m Breite unter Berücksichtigung der Schleppkurven der Fahrzeuge vorzusehen.

Das Zurücksetzen von Feuerwehrfahrzeugen über längere Strecken soll vermieden werden. Erforderlichenfalls ist in unmittelbarer Nähe zusätzlicher Platz zum Wenden vorzuhalten, um das rückwärts Einstellen der Feuerwehrfahrzeuge in die Fahrzeughalle zu erleichtern.

Der Stauraum vor den Toren soll für die zu erwartende Achslast, in der Regel von 12 t ausgelegt sowie eben und trittsicher gestaltet sein.

Erfüllt bei bestehenden Feuerwehrehäusern die Länge des Stauraumes die Anforderungen nicht, so ist z. B. die Ausfahrt gegen den öffentlichen Querverkehr sowie auch das rückwärts Einfahren in die Fahrzeughalle durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. einen Einweiser zu sichern.

1.5 Übungshof

Grundsatz

Der Übungshof muss so gestaltet sein, dass Ausbildungen und Übungen sicher durchgeführt werden können. Eine Gefährdung insbesondere durch im Einsatzfall bewegte Fahrzeuge ist zu vermeiden.

Zur Planung eines Übungshofes können Hinweise der DIN 14092-1 entnommen werden. Danach sollte je Übungsgruppe eine Fläche von mindestens 250 m² vorgesehen werden. Auch die Übungsflächen sollen trittsicher und frei von Stolperstellen und erforderlichenfalls ausgeleuchtet gestaltet sein.

Der Übungsbereich sollte nicht auf dem Verkehrsweg der im Alarmfall ausrückenden Feuerwehrfahrzeuge liegen.

1.6 Beleuchtung der Außenanlagen

Grundsatz

Auch bei Dunkelheit müssen die Außenanlagen und deren Verkehrswege sicher benutzt werden können.

Alle Verkehrswege sind bei Bedarf ausreichend zu beleuchten. In der Praxis hat sich bewährt, die Beleuchtung außen über Bewegungsmelder oder über die Leitstelle einzuschalten. Somit sind die Verkehrswege bereits für die erste eintreffende Einsatzkraft beleuchtet. Um störende Direktblendungen zu vermeiden, sollten die Leuchten möglichst hoch angebracht werden.

Wird die Beleuchtung unter Nutzung der öffentlichen Straßenbeleuchtung realisiert, muss sichergestellt sein, dass diese auch durchgängig bei Dunkelheit eingeschaltet ist.

Richtwerte für die Beleuchtungsstärken (E) im Außenbereich von Feuerwehrhäusern:

Bereich	E in lx
Alarmparkplätze	20*
Gehwege (Fußgänger)	10
Halleneinfahrten	50
Übungsflächen	200

*) Hier wird die Gestaltung eines kreuzungsfreien und hindernisfreien PKW-Parkplatzes vorausgesetzt. Ist dies nicht der Fall oder werden auch Übungen auf dem Parkplatz durchgeführt oder Wartungen an Feuerwehrfahrzeugen vorgenommen, werden Nennbeleuchtungsstärken von 50 lx empfohlen.

Weitere Richtwerte können ASR A3.4 „Beleuchtung“ entnommen werden.



Fragen zur Sicherheit

- Verlaufen die Verkehrswege von Fahrzeugen untereinander sowie von Feuerwehrangehörigen und Fahrzeugen kreuzungsfrei?
- Ist der Fahrweg der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge breit genug, so dass er nicht von anderen Verkehrsteilnehmern blockiert werden kann?
- Ist die Zahl der PKW-Stellplätze ausreichend?
- Gibt es aufgrund vorhandener Gefahrensituationen interne Regelungen über Zu- und Abfahrten der PKW sowie über deren Abstellung und werden diese in der Praxis befolgt?
- Sind die Fußwege der Feuerwehrangehörigen trittsicher und verlaufen sie hindernisfrei auf direktem Weg zum Alarmeinang (d. h. nicht um Hindernisse herum oder über Hindernisse hinweg)?
- Entspricht das Schrittmaß von Treppen Abschnitt 1.3 und heben sich ihre Stufen optisch ausreichend von ihrer Umgebung ab?
- Sind die Außenanlagen und insbesondere die Verkehrswege ausreichend beleuchtet? Ist der Alarmeinang beleuchtet?
- Ist der Stauraum vor dem Feuerwehrhaus gleich der Stellplatzlänge im Feuerwehrhaus?
- Werden die Außenanlagen im Winter schnee- und eisfrei gehalten?

2 Innenbereich

2.1 Verkehrswege

2.1.1 Alarmwege im Feuerwehrhaus

Grundsatz

Alarmwege müssen nach ihrem Bestimmungszweck leicht und sicher begangen oder befahren werden können.

Hieraus ergibt sich für die Alarmwege im Feuerwehrhaus, dass

- diese nicht vor die Feuerwehrfahrzeuge geführt werden dürfen (Kreuzungsfreiheit der Fußwege mit den Fahrwegen der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge),
- Bodenbeläge eben, ausreichend rutschhemmend und frei von Stolperstellen sind,
- diese ausreichend breit und deren Durchgänge ausreichend hoch sind,
- keine Gegenstände darauf abgestellt werden,
- sie möglichst geradlinig verlaufen,
- sie nicht über Treppen oder Ausgleichsstufen führen,
- Begegnungsverkehr der Einsatzkräfte vermieden wird, z. B. durch Richtungsverkehr für Personen,
- sie ausreichend beleuchtet sind,
- lichtdurchlässige Flächen, wie z. B. in Türen, bruchstherm gestaltet oder gegen eindrücken geschützt sind und
- größere Glasflächen in Augenhöhe deutlich gekennzeichnet sind.

Im Folgenden werden die hier genannten Anforderungen näher erläutert: Um sicherzustellen, dass die Feuerwehrangehörigen nicht durch Fahrzeugbewegungen ausfahrender Feuerwehrfahrzeuge gefährdet werden, müssen die Alarmzugänge in die Fahrzeughallen immer hinter die Feuerwehrfahrzeuge führen, damit die Fußwege **kreuzungsfrei** zu den Fahrwegen verlaufen.

Geländer zum Absperren des Verkehrsweges vor den Feuerwehrfahrzeugen sollten nur eine Alternative darstellen, wenn eine nachträgliche bauliche Veränderung zur Schaffung eines geeigneten anderen Zuganges nicht möglich ist. Das Geländer in Bild 7 soll die Feuerwehrangehörigen daran hindern, vor den Fahrzeugen entlang zu laufen. Diese Notlösung muss durch entsprechende Unterweisungen der Feuerwehrangehörigen ergänzt werden.

Geradlinige und ständig freigehaltene Verkehrswege sind erforderlich, damit die Einsatzkräfte auf direktem Wege zu den Fahrzeugen gelangen können. Eine farbliche Kennzeichnung der Verkehrswege ist empfehlenswert.

Sollen auch Lagermöglichkeiten in der Fahrzeughalle vorgesehen werden, sind bereits bei der Planung die dafür erforderlichen Flächen zusätzlich zu berücksichtigen.

Auf **Treppen und Stufen** im Alarmweg ist im Feuerwehrhaus zu verzichten, da sie zu den unfallträchtigsten Orten gehören. Die Unterbringung der Einsatzkleidung in oberen Stockwerken ist deshalb ungeeignet.

Sind in alten Bausubstanzen Höhenunterschiede im Alarmweg nicht vermeidbar, müssen Stufen gut wahrnehmbar sein. Vorzugsweise sind Höhenunterschiede durch Rampen oder Schrägen auszugleichen.

Es ist auch darauf zu achten, dass im Feuerwehrhaus für die Alarmwege ein **Richtungsverkehr** für die Einsatzkräfte eingerichtet ist. Damit soll vermieden werden, dass bereits umgekleidete und noch ankommende Feuerwehrangehörige zusammenstoßen. Deshalb soll der Eingang in den Umkleidebereich getrennt sein von dem in Richtung Fahrzeughalle führenden Ausgang.

Die Sicherheit der Feuerwehrangehörigen gegenüber bewegten Fahrzeugen und Personen wird durch eine kreuzungsfreie Gestaltung der Alarm- und Fahrwege sowie einen Richtungsverkehr für die Einsatzkräfte im Feuerwehrhaus erreicht. Die Verkehrswege müssen frei von Gegenständen und gut passierbar sein. Auf Treppen und Stufen in Alarmwegen ist zu verzichten.

Bild 7 Geländer im Zugang zur Fahrzeughalle





Fragen zur Sicherheit

- Verläuft der Alarmweg der Feuerwehrangehörigen kreuzungsfrei zu Fahrwegen von Feuerwehrfahrzeugen?
- Besteht Richtungsverkehr für die alarmierten Feuerwehrangehörigen auf ihrem Weg zum Umkleidebereich und von dort zur Fahrzeughalle?
- Ist der Alarmweg hindernisfrei – frei von Treppen, Ausgleichsstufen oder Stolperstellen?
- Ist der Fußboden des Alarmweges ausreichend rutschhemmend?
- Verfügt der Alarmweg über eine ausreichende Übersichtsbeleuchtung und ist diese möglichst zentral am Alarmeingang einschaltbar oder über Bewegungsmelder gesteuert?



Bild 9 Garderobenhaken in Augenhöhe bilden Verletzungsgefahren

2.1.2 Verkehrswegmaße im Feuerwehrhaus

Im Feuerwehrhaus müssen nachfolgende **Verkehrswegbreiten** vorhanden sein:

- Hauptverkehrswege, z. B. Alarmwege: mind. 1 m
- Flure, die gleichzeitig von mehr als 20 Personen benutzt werden: mind. 1,2 m
- sonstige Wege: z. B. 0,875 m (vgl. ASR A1.8).

Für Breiten von **Türen** im Verlauf dieser Wege gelten die Werte analog. Eine Unterschreitung der Mindestbreite des Verkehrsweges von maximal 0,15 m an Türen kann vernachlässigt werden. Die lichte Breite darf jedoch an keiner Stelle weniger als 0,80 m betragen.

Türen aus angrenzenden Räumen dürfen im geöffneten Zustand die erforderliche Mindestbreite der Verkehrswege durch den Türflügel nicht einengen.

Verkehrswege dürfen nicht durch Gegenstände eingeeengt oder verstellt werden, auch nicht kurzzeitig.

Auch in der Fahrzeughalle müssen ausreichende Verkehrswege vorhanden sein (s. Abschnitt 2.2.1 Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge).

Für Neubauten sieht die ASR A1.8 eine lichte **Mindesthöhe** der Verkehrswege von 2,1 m vor. Alarmwege in Feuerwehrhäusern sollen nach DIN 14092-1 darüber hinaus eine lichte Höhe von 2,2 m haben, weil hier die Feuerwehrangehörigen bereits ihre Helme aufgesetzt haben können. Dies ist bereits bei der Rohbauplanung zu beachten.

Diese Mindesthöhen dürfen auch durch Einbauten, z. B. Konsolen in der Fahrzeughalle, nicht eingeschränkt werden, um ein Anstoßen von Feuerwehrangehörigen zu vermeiden. Dies gilt auch für Garderobenhaken im Bereich von Verkehrswegen, deren gefährliche Spitzen zu Augen- oder Kopfverletzungen führen können.

Bild 8 Farbliche Absetzung des Verkehrsweges in der Fahrzeughalle



Lagerfläche

Verkehrsweg

2.1.3 Flucht- und Rettungswege

Um zu gewährleisten, dass Personen im Gefahrfall jederzeit schnell den Gefahrenbereich verlassen können, müssen Fluchtwege vorhanden sein.

Fluchtwege sind Verkehrswege, die aus einem möglichen Gefährdungsbereich über Notausgänge ins Freie oder in gesicherte Bereiche führen. Sie dienen auch der Rettung von Personen. Die besonderen Anforderungen an Fluchtwege und Notausgänge werden in der Technischen Regel für Arbeitsstätten „Fluchtwege und Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan“ (ASR A2.3) näher beschrieben. Die Anforderungen des Bauordnungsrechts der Länder sind zu berücksichtigen. Bei Fragen zu Fluchtwegen empfiehlt es sich, die für den vorbeugenden Brandschutz zuständigen Stellen zu kontaktieren.

Bei der Planung und beim Betrieb von Feuerwehrhäusern sind insbesondere die Notwendigkeit und Anforderungen der Fluchtwege aus Schulungsräumen sowie Arbeitsbereichen in Kellern oder Obergeschossen zu berücksichtigen.

Bei Fluchtwegen ist insbesondere darauf zu achten, dass:

- Fluchtwege, Notausgänge und Notausstiege ständig freigehalten werden,
- diese deutlich erkennbar und dauerhaft gekennzeichnet sind (vgl. ASR A1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“),
- verschließbare Türen und Tore in deren Verlauf jederzeit von innen ohne besondere Hilfsmittel leicht zu öffnen sind,
- Notausgangstüren in Fluchtrichtung öffnen.

2.1.4 Fußböden im Feuerwehrhaus

Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle sind Unfallschwerpunkte. Sie werden in ihrer Häufigkeit und Schwere meistens unterschätzt.



Grundsatz

Fußböden müssen sicher begehbar sein.

Fußböden müssen eben, trittsicher, ausreichend rutschhemmend, leicht zu reinigen und frei von Stolperstellen, wie z. B. Kanten/Schwellen oder Ausgleichsstufen, sein. Höhenunterschiede im Fußboden von mehr als 4 mm gelten bereits als Stolperstellen. Auch die Rahmen von Türen und Toren dürfen keine Stolperstellen auf dem Verkehrsweg bilden (Bild 10). Für Türen bieten sich alternativ Halbrundprofile, auf die die Türen auflaufen oder im Türblatt befindliche selbst absenkende Schienen zu deren Abdichtung an.

Die unteren Metallschienen von Türen dienen häufig nur als Transport- und Einbausicherungen und müssen daher, wenn der Hersteller dies zulässt, nach Einbau der Türen entfernt werden, wenn sie über das Fußbodenniveau herausragen.

Ladekabel und andere Versorgungsleitungen müssen so verlegt sein, dass sie keine Hindernisse oder Stolperstellen in Verkehrswegen bilden, z. B. von oben mittels Kabelaufroller oder über Galgen an die Fahrzeugeinspeisung.

Bild 10 Stolperstelle im Eingang ins Feuerwehrhaus





Bild 11 An der Decke angebrachte Ladeerhaltung verhindert Hindernisse auf Verkehrswegen



Bild 13 Stiefelwäsche als Hindernis im Alarmweg

Bild 14 Stiefelwäsche außerhalb des Verkehrsweges



Bild 12 Über Galgen verlegtes Kabel



Bild 15 Hier besteht die Gefahr, mit der Matte wegzurutschen

Bild 16 Rutschfeste Matte im Eingangsbereich





Bild 17 Diese Konstruktion birgt Umknick- oder Stolpergefahr

Fußabstreifmatten o. Ä. müssen gegen Verrutschen gesichert (z. B. durch Gummiunterseite) und rutschfest sein und dürfen keine Stolperstellen bilden. Z. B. im Umkleidebereich ausgelegte Teppichreste müssen diese Anforderung ebenfalls erfüllen und dürfen darüber hinaus keine Stolpergefahren durch hochstehende Ecken bilden.

In **Eingangsbereichen** sollten Sauberlaufzonen in Form von Schmutz- und Feuchtigkeitsaufnehmern angeordnet sein, die hinsichtlich ihrer Länge, Breite und des Materials auf den zu erwartenden Personenverkehr ausgelegt und in ihrer Laufrichtung über die gesamte Durchgangsbreite mindestens 1,5 m lang sind.

Die Möglichkeit des Ausrutschens wird erheblich von der Oberflächenstruktur des Bodenbelages, vom Grad der Verschmutzung durch Wasser, Öl und Fette sowie letztendlich auch vom Schuhwerk der Personen sowie deren Laufgeschwindigkeit beeinflusst.

Bodenbeläge von Fußböden in Räumen und Arbeitsbereichen werden fünf verschiedenen Bewertungsgruppen entsprechend der jeweiligen Rutschgefahr zugeordnet (Gruppe R9 bis Gruppe R13). Beläge mit der Bewertungsgruppe R9 genügen den geringsten und solche mit der Bewertungsgruppe R13 den höchsten Anforderungen an die Rutschhemmung. Die Arbeitsräume und -bereiche, in denen wegen des Anfalls besonderer gleitfördernder Stoffe ein Verdrängungsraum unterhalb der Geh-Ebene erforderlich ist, sind durch ein „V“ in Verbindung mit der Kennzahl für das Mindestvolumen des Verdrängungsraums gekennzeichnet.

ASR A1.5/1,2 „Fußböden“ kann entnommen werden, welche Bewertungsgruppen der Rutschhemmung R sowie welche Verdrängungsräume V vorzusehen sind:

- | | |
|---|--------|
| • in Fahrzeughallen | R12 |
| • in Werkstätten allgemein | R11 |
| • in Waschhallen | R11/V4 |
| • in Arbeitsgruben | R12/V4 |
| • in Instandsetzungs- und Wartungsräumen | R11 |
| • in Lagerräumen für Öle und Fette | R12/V6 |
| • in Sanitärräumen | R10 |
| • in Eingangsbereichen
(innen mit direktem Zugang von außen) | R9 |
| • in Schulungsräumen | R9 |

Werden in benachbarten Arbeitsräumen oder -bereichen Bodenbeläge unterschiedlicher Rutschhemmung eingesetzt, ist darauf zu achten, dass die Bewertungsgruppen dieser Bodenbeläge nur um eine Stufe voneinander abweichen, z. B. Bewertungsgruppen R10 und R11.

Flüssigkeiten auf dem Fußboden wirken sich negativ auf die Rutschhemmung aus und sind deshalb zu vermeiden oder wirksam abzuführen, z. B. über Ablaufrinnen oder Bodeneinläufe. Das Gefälle zu Rinnen oder Einläufen soll dazu mindestens 2 % betragen.

Im Bereich der Stellplätze ist bei der Auswahl des Bodenbelages u. U. auch das Befahren mit Schneeketten oder das Bewegen von Abrollbehältern zu berücksichtigen.

Insbesondere auf Alarmwegen müssen Fußböden rutschhemmend und frei von Stolperstellen sein. Eine solide Grundlage für den sicheren Auftritt bilden Böden in den Fahrzeughallen in rutschhemmender, schlag- und waschfester Ausführung.

2.1.5 Türen, Glas in Türen

Grundsatz

Im Alarmfall müssen die Feuerwehrangehörigen das Feuerwehrhaus schnell betreten und im Gefahrenfall schnell verlassen können. Glas in Türen darf keine Gefährdung bilden.

Türen im Verlauf von Alarmwegen, die nicht Notausgangstüren sind, sollten in Laufrichtung aufschlagen.

Türen von Notausgängen müssen in Fluchrichtung (also aus dem Gebäude heraus) aufschlagen. Ist der Notausgang gleichzeitig Alarmeinangstür, bietet sich bei ausreichend großen Eingangsbereichen die Installation einer zweiflügligen Tür an. Deren erster (regelmäßig betätigter) Flügel kann dann in Laufrichtung der Feuerwehrangehörigen (nach innen) aufschlagen, während sich der andere ggf. feststehende und über Panikriegel zu betätigende Flügel nach außen öffnen lässt.

Für Glas in Türen ist bruchsicheres Glas (Sicherheitsglas VSG oder ESG) zu verwenden oder deren Glasflächen sind gegen Eindrücken zu schützen (ASR A1.7). Dies gilt auch für andere nicht bruchsichere Materialien. Drahtglas ist kein Sicherheitsglas.

Türen, die zu mehr als drei Vierteln ihrer Fläche aus einem durchsichtigen Werkstoff bestehen, müssen in Augenhöhe so gekennzeichnet sein, dass sie deutlich wahrgenommen werden können. Das lässt sich z. B. durch Bekleben oder Einschleifen von Konturen erreichen.



Fragen zur Sicherheit

Eingangsbereich

- Schlägt die Eingangstür, sofern sie ein Notausgang aus dem Gebäude ist, in Fluchrichtung – nach Außen – auf?
- Sind Fußabstreifer eben verlegt, rutschhemmend und gegen Wegrutschen gesichert?
- Bestehen Glastüren aus Sicherheitsglas (VSG oder ESG) oder sind sie (bis auf das obere Drittel) gegen Eindrücken abgeschirmt?
- Ist ein vor der Eingangstür vorhandenes Podest mindestens 50 cm tiefer als die aufgeschlagene Tür?
- Ist der Eingangsbereich ausreichend ausgeleuchtet?
- Ist ein selbst leuchtender Lichtschalter im Eingangsbereich installiert?
- Sind eine Notbeleuchtung oder zumindest aufgeladene Handleuchten im Eingangsbereich vorhanden?
- Lässt sich die Eingangstür, sofern sie Notausgangstür ist, von innen jederzeit leicht und ohne Schlüssel öffnen?

Gesamtes Feuerwehrhaus

- Ist das Feuerwehrhaus frei von Ausgleichsstufen oder Stolperstellen?
- Ist im gesamten Haus rutschhemmender und leicht zu reinigender Fußbodenbelag vorhanden?
- Betragen die Geländerhöhen 1 m (bei Absturzhöhen bis zu 12 m)?
- Haben Durchgänge und Türen eine freie Durchgangshöhe von mindestens 2 m? (bei Neubauten 2,1 m und auf Alarmwegen 2,2 m)
- Haben Türen oder Wände bruchsicheres Glas oder ist deren Glasfläche (bis auf das obere Drittel in Türen) gegen Eindrücken gesichert?
- Ist eine Brand- bzw. Gefahrenmeldeanlage vorhanden, deren Meldungen/Alarmer an eine ständig besetzte Stelle weitergeleitet werden?

2.2 Fahrzeughallen

2.2.1 Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge

Grundsatz

In den Fahrzeughallen ist sicherzustellen, dass durch die Gestaltung baulicher Anlagen Gefährdungen von Feuerwehrangehörigen vermieden werden und Feuerwehreinrichtungen sicher untergebracht, bewegt oder entnommen werden können.

Im Bereich der abgestellten Feuerwehrfahrzeuge sind ausreichende Verkehrswege für die Feuerwehrangehörigen zu gewährleisten. So soll auch bei geöffneten Türen noch ein Verkehrsweg von 0,5 m verbleiben.

Darüber hinaus ist durch einen ausreichenden Sicherheitsabstand von mind. 0,5 m zwischen bewegten Feuerwehrfahrzeugen und festen Teilen der Umgebung zu verhindern, dass Feuerwehrangehörige dazwischen eingeklemmt oder -gequetscht werden.

Neubauten

Für neu zu errichtende oder zu erweiternde Stellplätze in Fahrzeughallen enthält die DIN 14092-1 Mindestmaße. Diese sind abhängig von den Größen der einzustellenden Feuerwehrfahrzeuge:

Stellplatzgröße	Mindestflächen
1 4,5 m x 10 m	Tor: Durchfahrtsbreite: 3,6 m, Durchfahrts- höhe: 4 m. Für alle Feuerwehrfahrzeuge mit einer Länge ≤ 8 m.
2 4,5 m x 12,5 m	Tor: Durchfahrtsbreite: 3,6 m, Durchfahrts- höhe: 4 m. Für alle Feuerwehrfahrzeuge mit einer Länge ≤ 10 m
3 4,5 m x 12,5 m	Tor: Durchfahrtsbreite: 3,6 m, Durchfahrts- höhe: 4,5 m. Für alle Feuerwehrfahrzeuge mit einer Länge ≤ 10 m.
4 Sondermaße nach Vereinbarung	Sonderfahrzeuge, Stellplatzmaße nach Fahrzeugabmessungen zzgl. Verkehrs- wegen. Tormaße abgestimmt auf die einzustellenden Fahrzeuge zzgl. Sicher- heitsabstände (Fahrzeugbreite zzgl. 0,5 m an beiden Seiten sowie Fahrzeughöhe zzgl. 0,2 m).

Zu den o. g. Breiten der Stellplätze müssen bei Einzel- bzw. Endstellplätzen noch die Verkehrswege von je 0,5 m auf der jeweiligen Seite der Wände addiert werden. In den angeführten Längenmaßen sind die Verkehrswege bereits enthalten.

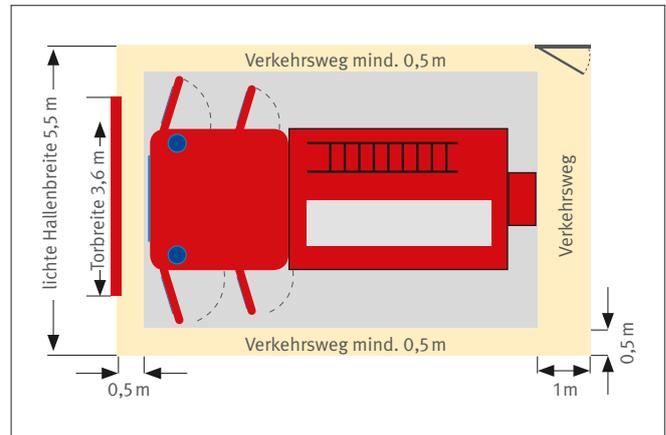


Bild 18 Abstandmaße in der Fahrzeughalle mit Einzelstellplatz

Werden dauerhaft nur kleine Feuerwehrfahrzeuge eingestellt, können die Hallenmaße und Durchfahrtsbreiten dafür im Einzelfall verringert werden, wenn die erforderlichen Verkehrswegbreiten und Sicherheitsabstände (vgl. Abschnitt 2.2.2 Tore) eingehalten sind.

Für Feuerwehrhäuser mit mehreren Stellplätzen sind die Mindestmaße der Fahrzeughalle in Bild 19 wiedergegeben.

Die dargestellten Mindestabmessungen der Stellplätze dürfen durch Stützen und andere Bauteile oder Einrichtungen nicht eingengt werden. So ist auch bei festen Einbauten (z. B. Stützen) bei geöffneten Fahrzeugtüren diese freie Durchgangsbreite von 0,50 m vorzusehen.

Erforderlichenfalls ist bei Neubauten zusätzlicher Platz für Lager- einrichtungen einzuplanen, um Verkehrswegbreiten nicht unzu- lässig einzuengen.

Umkleiden für die Einsatzbekleidung sollen in separaten Räumen vorgesehen werden.

Bei der Bauplanung sind diese Maße nach DIN 14092-1 eine wichtige Planungsgröße, um ein für die Feuerwehr geeignetes Feuerwehrhaus zu errichten. Die Stellplatzmaße sind dabei abhängig von den einzustellenden Fahrzeuggrößen. Die Bauherrin bzw. der Bauherr sollten beachten, dass das Feuerwehrhaus viele Jahre ohne weitere Umbauten genutzt werden soll und für später zu beschaffende ggf. größere Fahrzeuge und Geräte vor- ausschauend geplant werden muss.

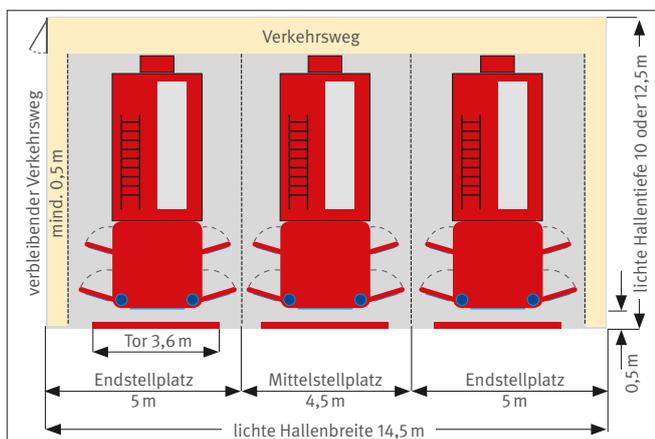
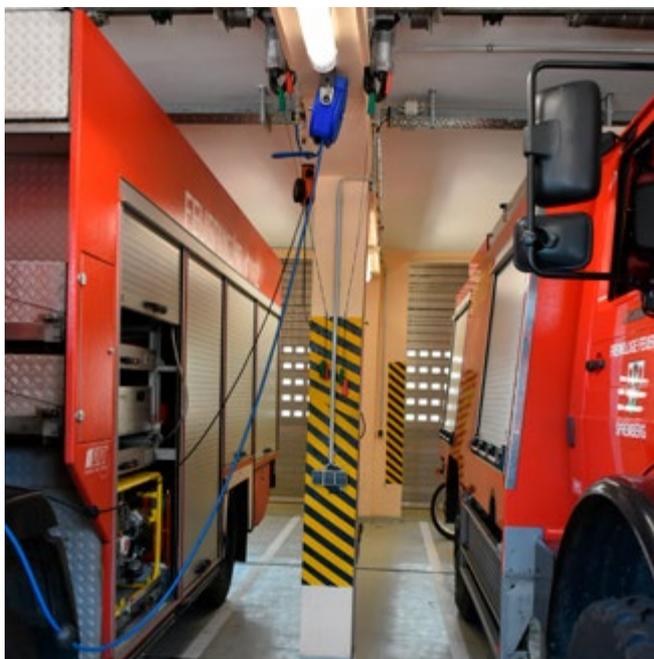


Bild 19 Mindestmaße einer Fahrzeughalle mit mehreren Feuerwehrfahrzeugen (Stellplatzgröße 1, 2 und 3)

Bestehende Bauten

Auch bei **bestehenden Feuerwehrhäusern** soll durch ausreichende Verkehrswegbreiten und Sicherheitsabstände baulich gewährleistet sein, dass sich die Feuerwehrangehörigen im Einsatzfall sicher bewegen, im Bedarfsfall noch Ladung verstauen oder entnehmen können und nicht durch fahrende Fahrzeuge eingeklemmt werden. So soll bei geöffneten Türen der Einsatzfahrzeuge zu festen Teilen der Umgebung noch ein Abstand von 0,5 m verbleiben. Der sich hieraus ergebende Abstand zwischen

Bild 20 Als Übergangslösung: Markierung der einengenden Gebäudeteile



Fahrzeug und festen Teilen der Umgebung soll über die gesamte Fahrzeuglänge beibehalten und nicht durch Geräte, Spinde o. a. Einrichtungen reduziert werden (Bild 18 und 19).

Ist das nicht gewährleistet, müssen im Einzelfall entsprechend der örtlichen Gegebenheiten geeignete Maßnahmen getroffen werden. Dazu können z. B. gehören:

- Veränderung der Fahrzeuganordnung in der Fahrzeughalle,
- Umsetzung von Regalen,
- Verlagerung der Einsatzbekleidung aus der Fahrzeughalle,
- Dienstanweisungen: z. B., dass Fahrzeuge nur außerhalb der Fahrzeughalle besetzt werden dürfen,
- Markierung der Gefahrstellen bei fehlenden Sicherheitsabständen von mindestens 0,5 m zwischen bewegten Fahrzeugen und festen Teilen der Umgebung (z. B. Hallenstützen) durch gelb-schwarze Warnanstriche nach ASR A1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“, verbunden mit Unterweisungen zum entsprechenden Verhalten.

Lassen sich mit diesen Maßnahmen Gefährdungen nicht wirksam reduzieren, so können diese nur übergangsweise gelten und müssen durch bauliche Maßnahmen ergänzt werden.

In Feuerwehrhäusern sind die Spinde/Haken für die Einsatzkleidung der Feuerwehrangehörigen mitunter direkt neben oder hinter einem abgestellten Feuerwehrfahrzeug angeordnet. Wenn dort dafür nicht zusätzlicher Platz vorhanden ist, sondern sich die Feuerwehrangehörigen in unmittelbarer Nähe des stehenden oder ausfahrenden Feuerwehrfahrzeugs befinden, bestehen erhebliche Unfallgefahren, durch

- das bewegte Fahrzeug (auch das versehentlich rückwärts fahrende),
- bewegte Fahrzeurtüren,
- Feuerwehrangehörige untereinander.

Um hier eine Gefährdung der Feuerwehrangehörigen zu verhindern, kann als Übergangslösung organisatorisch geregelt sein, dass erst das Feuerwehrfahrzeug aus der Fahrzeughalle gefahren wird, bevor sich die Feuerwehrangehörigen hier umkleiden. Auch in der Unterweisung muss dies thematisiert werden.

In bestehenden Feuerwehrhäusern ist anzustreben, Umkleiden in separaten Räumen einzurichten.

In Fahrzeughallen müssen ausreichende Verkehrswege für die Feuerwehrangehörigen vorhanden sein. Gefahrstellen durch zu geringe Abstände müssen vermieden sein.



Bild 21 Zu geringe Abstände zwischen Haken für die Einsatzbekleidung und Feuerwehrfahrzeug



Fragen zur Sicherheit

- Verläuft der Alarmweg der Feuerwehrangehörigen zu den Einsatzfahrzeugen hinter diesen entlang?
- Sind die Sicherheitsabstände von 0,5 m zwischen bewegten Fahrzeugen und festen Teilen der Umgebung durch ausreichend breite Tore sowie ausreichenden Abstand z. B. von Stützen eingehalten oder
- sind vorhandene Einengungen an den Seiten mit einer schwarz-gelben Warnkennzeichnung versehen, wenn die Erweiterung des Durchfahrtsprofils durch Umbau nicht möglich ist? Werden die Feuerwehrangehörigen über diese Gefahrstellen sowie das entsprechende Verhalten regelmäßig unterwiesen?
- Ist die Anzahl der Stellplätze im Feuerwehrhaus ausreichend und liegen die Fahrzeuglängsachsen jeweils in der Tormitte?
- Sind die Stellplätze der Fahrzeuge auf dem Hallenboden gekennzeichnet?
- Beträgt die Verkehrswegbreite neben abgestellten Fahrzeugen zu festen Teilen der Umgebung bei geöffneten Türen und Klappen mindestens 0,5 m?
- Ist der Stellplatzboden rutschhemmend, schlag- und waschfest?
- Werden Dieselmotoremissionen wirksam abgeführt (z. B. durch Abgasabsaugung), sind die Abgasschläuche dicht an den Fahrzeugen zum Auspuff geführt und bilden sie keine Stolperstellen?
- Sind Einrichtungen für die Batterieerhaltungsladung so aufgehängt, dass sie keine Anstoßstellen im Kopfbereich bilden (oberhalb 2,2 m) und sind ihre Kabel so an die Fahrzeuge geführt (möglichst von oben), dass keine Stolperstellen auf dem Boden entstehen?
- Ist die Allgemeinbeleuchtung auch für Wartungs- und Prüfaufgaben der Feuerwehrtechnik ausreichend und schlagschattenfrei?

2.2.2 Tore



Grundsatz

Feuerwehrangehörige dürfen nicht durch Engstellen an den Toren oder die Tore selbst gefährdet werden.

Um die erforderlichen **Sicherheitsabstände** von 0,5 m neben bewegten Feuerwehrfahrzeugen auch bei den Tordurchfahrten einzuhalten, müssen Hallentore ausreichend breit sein. Dazu sollen Feuerwehrfahrzeuge jeweils mittig zu den Toren abgestellt werden. Zur Positionierung der Fahrzeuge bietet sich die Markierung ihres genauen Standortes auf dem Hallenboden an (z. B. durch Kennzeichnung der Lage des linken Vorder- oder Hinterrades).

Die in DIN 14092-1 beschriebenen Torgroßen sollen sicherstellen, dass die Feuerwehrfahrzeuge die Tore sicher passieren können.

Für die Stellplatzgrößen 1 bis 3 betragen die Mindestmaße für die lichte Durchfahrtsbreite der Tore 3,6 m und die Durchfahrts Höhe 4 m bzw. 4,5 m. Einengende Teile der Torkonstruktion sind bei der Planung zu berücksichtigen.

Zur Einhaltung der Sicherheitsabstände müssen bei der Planung der Torbreiten ggf. auch die Schleppkurven der Fahrzeuge beachtet werden.

Ist sichergestellt, dass dauerhaft Feuerwehrfahrzeuge mit geringeren Fahrzeugabmessungen eingestellt werden, sind bei Einhaltung der Sicherheitsabstände auch geringere Tormaße als oben angeführt zulässig. Dies kann für bestehende Gebäude oder bei Nutzungsänderungen bedeutsam sein. Allerdings sind diese Tore dann auch zukünftig nur für solche kleineren Fahrzeuge festgelegt.

Sofern es bei bestehenden Feuerwehrhäusern in Ausnahmefällen nicht möglich ist, die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände durch Umbau zu erreichen, sind die seitlich einengenden Gebäudeteile durch einen gelb-schwarzen Warnanstrich nach ASR A1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ zu kennzeichnen (Bild 23). Über die vorhandenen Gefährdungen und das darauf bezogene Verhalten sind die Feuerwehrangehörigen zu unterweisen.

Der Alarmzugang zur Fahrzeughalle soll nicht durch die Hallentore erfolgen. Insbesondere, wenn die oben aufgeführten seitlichen Sicherheitsabstände nicht eingehalten sind, besteht dringender Handlungsbedarf für bauliche Maßnahmen, wie z. B. die Schaffung eines separaten Alarmeinganges.

Werden Schluftpüren vorgesehen, sollen diese bodengleich (vgl. Punkt 2.1.1) beschaffen sein.

Kann die Fahrerin bzw. der Fahrer bei der Ausfahrt des Feuerwehrfahrzeuges vom Fahrersitz aus die Schließkante des nach oben laufenden kraftbetätigten Tores nicht einsehen, soll eine Signalanlage anzeigen, wenn die lichte Durchfahrtshöhe freigegeben ist. Damit soll verhindert werden, dass ausfahrende Feuerwehrfahrzeuge mit dem Hallentor kollidieren.

Anforderungen an Tore enthält die Arbeitsstättenregel ASR A1.7 „Türen und Tore“. Diese wird in der DGUV Information 208-022 „Türen und Tore“ näher erläutert.

An **handbetätigte Tore** werden u. a. folgende Anforderungen gestellt:

- Torflügel müssen gegen unbeabsichtigtes Verlassen der Führungen und Hinauslaufen über ihre Endstellung hinaus gesichert sein.
- Senkrecht bewegte Torflügel sind durch Gegengewichte oder andere technische Einrichtungen (z. B. Antriebe, Federn) so auszugleichen, dass sie sich nicht unbeabsichtigt schließen.
- Senkrecht bewegte Flügel müssen mit Fangvorrichtungen gesichert sein, die beim Versagen der Tragmittel ein Abstürzen der Flügel selbsttätig verhindern, wenn nicht durch andere technische Maßnahmen der Absturz verhindert ist.
- Seitlich zu öffnende Torflügel müssen gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen gesichert werden können, z. B. durch Wandhaken. Hier sind die Windkräfte gemäß DIN EN 12424 zu berücksichtigen.
- Die Sicherungen gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen dürfen keine Stolperstellen bilden.
- Erfolgt der Gewichtsausgleich von Torflügeln durch Gegengewichte, muss deren Laufbahn verkleidet sein.
- Tore müssen mit Betätigungseinrichtungen versehen sein, die ein sicheres Bewegen der Flügel ermöglichen, z. B. durch Griffe. (Öffnungsriegel erfüllen diese Anforderung in der Regel nicht.)
- Lichtdurchlässige Flächen von Toren müssen bruchsicher oder gegen Eindrücken geschützt sein.
- Flügel und Gelenkstellen müssen so ausgeführt sein, dass Quetsch- und Scherstellen vermieden sind.

Darüber hinaus werden an **kraftbetätigte Tore** u. a. folgende Anforderungen gestellt:

- Quetsch- und Scherstellen müssen bis zu einer Höhe von 2,50 m so gesichert sein, dass Personen nicht gefährdet werden. Das lässt sich z. B. erreichen durch
 - eine Torbetätigung mit einer manuellen Steuerung ohne Selbsthaltung (Totmannsteuerung), wenn die Befehleinrichtung so angeordnet ist, dass der Gefahrenbereich vom Bedienungsstandort aus vollständig eingesehen werden kann,



Bild 22 Kennzeichnung des Stellplatzes auf dem Hallenboden



Bild 23 Kennzeichnung der Torlaibungen bei fehlenden Sicherheitsabständen

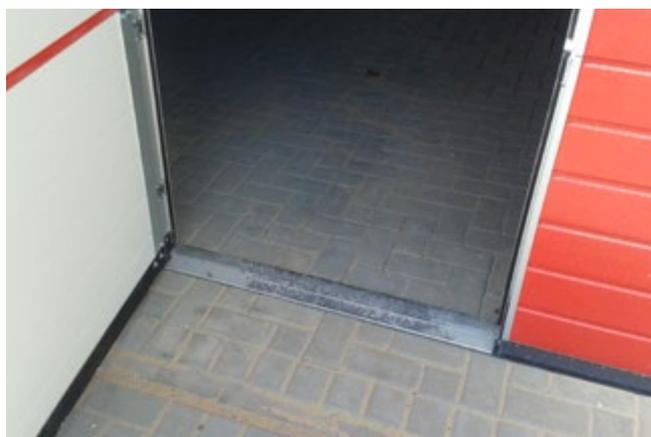


Bild 24 Schluftpür ohne Schwelle am Boden

- die Begrenzung der Kräfte, die durch den Torflügel erzeugt werden, wenn er auf eine Person oder einen Gegenstand auftrifft auf 150 N oder
- den Einbau von schaltenden Schutzeinrichtungen (druckempfindliche oder berührungslos wirkende Schutzeinrichtungen), mit deren Hilfe die Bewegung des Tores im Gefahrfall sofort zum Stillstand kommt, z. B. durch entsprechende Schaltleisten oder Lichtschranken. Die Schutzwirkung muss bei einem auftretenden Fehler erhalten bleiben (redundante Sicherungen) oder der Fehler wird selbst erkannt (Selbsttestung) wodurch das Tor keine weitere gefährliche Bewegung mehr durchführt.
- Jedes Tor muss einen von den anderen Toren unabhängigen Antrieb haben. Elektrische Antriebe müssen über eine Netztrenneinrichtung (z. B. Hauptschalter, geeignete Steckverbindungen) verfügen, mit denen sie gegen irrtümliches oder unbefugtes Bedienen gesichert werden können.
- Das Öffnen von Hand ohne großen Kraftaufwand und mit gleicher Öffnungsgeschwindigkeit wie bei Kraftantrieb sowie das Schließen von Hand (z. B. bei Stromausfall) muss möglich sein. Zur Handbetätigung müssen z. B. Klinken, Griffe, Griffmulden oder Griffplatten vorhanden sein, wenn dafür keine entsprechenden Einrichtungen (z. B. Kurbeln oder Haspelkettenantriebe) vorhanden sind.
- Die Notverriegelung zur Handbetätigung muss ohne Hilfsmittel vom Boden der Fahrzeughalle aus möglich sein.

Gemäß DIN 14092-1 soll die mittlere Öffnungsgeschwindigkeit von Feuerwehrtoren mindestens 25 cm/s betragen. Dies gilt auch für die Handbetätigung von Feuerwehrtoren.

Die Sicherheitseinrichtungen kraftbetätigter Tore sollen nach den Herstellerangaben, jedoch mindestens einmal jährlich, von Sachkundigen geprüft werden. Die Ergebnisse der sicherheitstechnischen Prüfung sind aufzuzeichnen.

Auch handbetätigte Tore sind regelmäßig nach Herstellerangaben zu prüfen. Es empfiehlt sich, dies ebenfalls einmal jährlich von einem dafür Sachkundigen durchführen zu lassen.



Fragen zur Sicherheit

- Sind die Torflügel gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen (Wind), Abstürzen oder Ausheben gesichert?
- Sind Griffe zum sicheren Halten von Torflügeln vorhanden?
- Sind Stolpergefahren durch Torfeststeller vermieden?
- Sind Schwellen von Schlupftüren schwarz-gelb gekennzeichnet?

Folgende Punkte sind nur zu betrachten beim Vorhandensein kraftbetätigter Tore:

- Ist die Torflügelbewegung nur bei geschlossener Schlupftür möglich?
- Sind Kraft- und Handantrieb gegeneinander verriegelbar und ist diese Verriegelung leicht erreichbar?
- Sind Quetsch- und Scherstellen an den Toren gesichert?
- Ist bei selbst schließenden Toren die Sicherung der Hauptschließkanten redundant oder selbst testend ausgelegt?
- Sind die Tore mit Netztrenneinrichtungen ausgestattet?
- Sind bei Falttoren die Sicherheitsabstände der aufgeschlagenen Flügel von 0,5 m zu festen Teilen der Umgebung vorhanden?
- Ist in der Nähe ferngesteuerter Tore eine gut erkennbare und leicht erreichbare Not-Befehlseinrichtung vorhanden?
- Sind für eine ggf. notwendige Handbetätigung von Torflügeln geeignete Griffe o. Ä. vorhanden?

2.2.3 Dieselmotoremissionen (DME)

Grundsatz

Es muss gewährleistet sein, dass Feuerwehrangehörige nicht durch Dieselmotoremissionen gefährdet werden.

Bei Alarm werden durch die infolge von Stress und Eile erhöhte Atemfrequenz neben mehr Sauerstoff auch mehr Schadstoffe eingeatmet, die sich in der Atemluft befinden. Das bedeutet, dass in Feuerwehrhäusern, in denen Autoabgase, insbesondere Dieselruß und Stickoxide nicht abgeführt werden, Feuerwehrangehörige besonders stark exponiert sind.

- Fahrzeuge mit Dieselmotoren setzen beim Betrieb DME frei, die eine kanzerogene Wirkung haben. Dieselmotoremissionen, die insbesondere beim Starten und Aus- bzw. Einfahren entstehen, sind so abzuführen, dass keine Personen durch sie gefährdet werden.
- Dieselmotoremissionen sind grundsätzlich am Abgasaustritt zu erfassen. Aufgesteckte Dieselpartikelfilter (DPF) sind für Feuerwehren eher ungeeignet, weil sie nach der Ausfahrt abgenommen werden müssten, sie nur für einen zeitlich begrenzten Einsatz geeignet sind und andererseits das Zurückhalten der giftigen Stickoxide durch Partikelfilter nicht erfolgt.
- Abgasabsaugungen müssen mit Unterdruck arbeiten und so gestaltet sein, dass sie die Abgase an der Austrittsstelle möglichst vollständig erfassen und so abführen, dass sie nicht in die Fahrzeughalle gelangen.
- Die Installation einer zentralen Druckluftversorgung für Fahrzeuge verhindert nicht das Austreten von DME. Lediglich die Standlaufzeit der Fahrzeuge wird dadurch verkürzt. Insofern

ist diese Maßnahme primär unter einsatztaktischen Aspekten (verkürzte Ausrückzeiten) zu sehen. Eine Kontamination der Halle mit DME wird dadurch nicht signifikant verringert.

- Die Schläuche von Abgasabsauganlagen müssen
 - so verlegt werden, dass keine Stolpergefahren entstehen, z. B. durch Zuführung von der Hallendecke her,
 - für die maximal mögliche Temperatur ausgelegt sein. Metallschläuche müssen mit Handgriffen ausgerüstet sein, von denen keine Verbrennungsgefahren ausgehen können,
 - strömungstechnisch so gestaltet sein, dass sich innen möglichst keine DME ablagern können.

In Abstellbereichen von Feuerwehrhäusern ist bei fehlender Abgasabsaugung eine Gefährdung von Personen nur dann **nicht** anzunehmen, wenn (wie z. B. bei Fahrzeuggaragen):

- Abstellbereiche baulich von anderen Bereichen, z.B. Umkleieräumen, Aufenthaltsräumen, abgetrennt sind,
- die Fahrzeuge unmittelbar nach dem Starten ausfahren und sich im Abstellbereich keine weiteren Personen aufhalten bzw. umkleiden,
- Reinigungs- und kleinere Instandhaltungsarbeiten innerhalb der abgestellten Fahrzeuge nur bei abgestelltem Motor und belüfteter Halle durchgeführt werden und
- bei Ein- und Ausfahrten des Einsatzfahrzeuges sich außer dem Fahrer oder der Fahrerin im Fahrzeug keine Personen im Abstellbereich aufhalten und der Fahrer bzw. die Fahrerin den Abstellbereich des Fahrzeuges nach der Fahrzeugbewegung direkt verlässt, bis die Belüftung (die Lüftungsöffnungen müssen sich jeweils an den entgegen gesetzten Gebäudeseiten befinden) abgeschlossen ist.

Diese Randbedingungen können in der Praxis z. B. in kleinen Abstellbereichen von Feuerwehrhäusern mit nur einem Stellplatz gegeben sein.

Bild 25 Dieselmotoremission bei Ausfahrt des Feuerwehrfahrzeugs



Idealerweise schaltet sich die Abgasabsauganlage automatisch an. Ist das nicht der Fall, soll die Steuerung der Abgasabsaugungsanlage leicht und schnell erreichbar sein. Es hat sich bewährt, z. B. mit dem Alarmschalter am Eingang in das Feuerwehrhaus (zum Einschalten der Übersichtsbeleuchtungen der Alarmwege) auch die zeitgesteuerte Abgasabsauganlage einzuschalten.

Zur Gewährleistung freier Verkehrswege ist jeder Abgasschlauch von oben kommend so nah wie möglich am Fahrzeug an den Auspuff heran zu führen, damit er den erforderlichen Verkehrsweg neben dem Feuerwehrfahrzeug nicht einengt (also auch nicht schräg hängt). Die Laufschienen der Abgasabsaugungen oder die Halteeinrichtungen der Abgasschläuche müssen bei Einsatz von Deckengliedertoren somit unter dem nach oben öffnenden Tor (Bild 26) verlaufen. Eine bis zum Hallentor



Bild 26 Führung der Laufschiene für die Abgasabsaugung unter der oberen Torhalterung



Bild 27 Regelkonform installierte Abgasabsaugung

mitfahrende und dort automatisch ausklinkende Absaugvorrichtung ist eine geeignete Lösung, um eine Gefährdung durch Fahrzeugabgase in der Fahrzeughalle sowie durch zurück schnellende Abgasschläuche zu verhindern (Bild 26 und 27).

Stationäre und in den Boden geführte, nicht mitfahrende Absauganlagen sind ungeeignet, da sie die vollständige Abgas erfassung entsprechend TRGS 554 nicht gewährleisten und darüber hinaus Stolperstellen auf Verkehrswegen bilden.

Abgasabsaugungen sind jährlich zu prüfen.



Fragen zur Sicherheit

- Werden Dieselmotoremissionen wirksam abgeführt?
- Sind Abgasschläuche dicht neben den Fahrzeugen zum Auspuff geführt und bilden sie keine Stolperstellen?
- Werden die Absauganlagen regelmäßig, entsprechend den Anforderungen, geprüft?

Bild 28 und 29 Durch Abgasschläuche versperrte Verkehrswege



Bild 30
Keine Schattenbildung
zwischen den Fahrzeugen



2.3 Weitere technische Anforderungen

2.3.1 Beleuchtung im Feuerwehrhaus

Grundsatz

Die Beleuchtung im Feuerwehrhaus muss ein sicheres und gesundheitsgerechtes Tätigwerden der Feuerwehrangehörigen gewährleisten.

Im Feuerwehrhaus sind alle Verkehrswege und Arbeitsplätze ausreichend und blend- und schlagschattenfrei auszuleuchten. Stroboskopische Effekte z. B. an rotierenden Arbeitsmitteln sind zu vermeiden.

Im Folgenden sind Beispiele für Beleuchtungsstärken (E) in Feuerwehrhäusern als Richtwerte aufgeführt.

Raum	E in lx
Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge (Übersichtsbeleuchtung)	150
– Stellplätze mit Prüf- und Wartungsarbeiten an Feuerwehrentechnik	300
Waschhallen	150
Geräteräume, Lagerräume	100
Werkstätten	300
– bei besonderen Gefährdungen z. B. an der Kreissäge	500
Atemschutzwerkstätten	500
Schlauchpflege	300
Flure	100
Treppen	150
Unterrichtsräume (dimm- oder schaltbar)	500
Wasch-, Dusch-, WC-Räume	200
Umkleideräume	200
Trocknungsräume	100
Bereitschafts- und Aufenthaltsräume	200
Teeküchen	200
Bürräume	500
Arbeitsplätze in Einsatzzentralen, Leitstellen	500
Arbeitsplätze und Verkehrswege in Feuerwehrtürmen	150

Weitere Richtwerte für die Beleuchtungsstärken sowie Hinweise zur Gestaltung der Beleuchtungsanlage können ASR A3.4 „Beleuchtung“ sowie DIN EN 12 464-1 „Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 1: Arbeitsstätten in Innenräumen“ entnommen werden.

Vorteilhaft ist es, wenn sich die Übersichtsbeleuchtung aller Alarmwege zentral mit einem Alarmschalter (z. B. am Alarmein-gang) einschalten lässt.

Lichtschalter sind an allen Zugängen zu den Räumen gut erreichbar anzuordnen, um das Betreten unbeleuchteter Räume zu vermeiden. Alternativ können zur Schaltung auch Bewegungsmelder eingesetzt werden.

Zur Vermeidung starker Schattenbildung sind die Leuchten über den Arbeitsplätzen bzw. Verkehrswegen anzuordnen (Bild 30). Fälschlicherweise über den Fahrzeugen in der Fahrzeughalle installierte Beleuchtung erfüllt diese Forderung nicht. Die Verkehrswege liegen dann im Schatten der Fahrzeuge.

2.3.2 Anforderungen an Elektroinstallationen

Fallen bei möglichem Stromausfall notwendige elektrische Einrichtungen und Geräte im Feuerwehrhaus aus, sollte eine Fremdeinspeisemöglichkeit (z. B. für Notstromerzeuger der Feuerwehr) vorgesehen werden. Erforderlichenfalls ist eine stationäre Netzersatzanlage vorzusehen.

Mindestens jedoch ist eine Orientierungsbeleuchtung zur Ausleuchtung der Alarmwege vorzusehen. Dies kann z. B. über betriebsbereite Leuchten, die am Alarmein-gang positioniert sind, realisiert werden.

Bei der Planung soll die Lage der Steckdosen (auch für Ladegeräte) und Lichtschalter von der Feuerwehr vorgegeben werden.

Besondere Anforderungen sind an die Elektroinstallationen von Feucht- und Nassräumen sowie explosionsgefährdeten Bereichen gestellt.

Ein Raum wird als „nasser Raum“ bezeichnet, wenn dessen Fußboden oder Wände aus betrieblichen oder hygienischen Gründen mit Wasser abgespritzt werden. In Feuerwehrhäusern können u. a. die Wasch- bzw. Fahrzeughalle, die Schlauchwerkstätten oder Sozialräume darunter fallen. Leuchten in diesen Bereichen sind gegen mechanische Beschädigungen zu

schützen und sollen mindestens der Schutzart IP 54 nach EN 60 529/DIN VDE 0470 Teil 1 „Schutzarten durch Gehäuse (IP-Code)“ entsprechen.

Die elektrischen Anlagen und ortsfesten elektrischen Betriebsmittel (ebenso wie die ortsveränderlichen) sind gemäß DGUV Vorschrift 3/4 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ regelmäßig zu prüfen.

2.3.3 Raumtemperaturen

Grundsatz
Die Raumtemperaturen im Feuerwehrhaus müssen ein sicheres und gesundheitsgerechtes Tätigwerden der Feuerwehrangehörigen gewährleisten.

Das Raumklima im Feuerwehrhaus kann Einfluss auf die Sicherheit und die Gesundheit der Feuerwehrangehörigen haben. Aber auch die Technik sowie die persönliche Schutzausrüstung (PSA) dürfen keinen Schaden nehmen. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Raumnutzung und der dort üblichen körperlichen Beanspruchung und der Aufenthaltsdauer sind in DIN 14092-1 folgende Orientierungswerte aufgeführt:

Nutzung	Raumtemperatur
Fahrzeug- und Waschhallen	mind. +7°C vorübergehend +15°C
Räume für Personal und Aufenthalt	mind. +20°C
Sozialräume – Umkleide – Wasch- und Duschräume	mind. +22°C, mind. +24°C
Werkstätten	mind. +19°C
Geräte- und Lagerräume	mind. +7°C

2.4 Andere Funktionsbereiche

2.4.1 Sozialtrakt

Grundsatz
Feuerwehrangehörige müssen sich gefahrlos umkleiden sowie nach Einsatz oder Übung reinigen können.

Bei Feuerwehreinsätzen besteht die Gefahr des Kontaktes mit gesundheitsschädlichen Stoffen durch Einatmen, Berühren oder indirekt durch Kontamination der Schutzkleidung. Mit diesen Stoffen kontaminierte Einsatzkleidung soll ebenso wie kontaminierte Technik bereits an der Einsatzstelle in dafür vorgesehenen Behältnissen gesammelt werden. So werden Gefahrstoffe oder biologische Arbeitsstoffe nicht in das Feuerwehrfahrzeug oder in das Feuerwehrhaus verschleppt.

Um Kontaminationen zu beseitigen, die nicht bereits an der Einsatzstelle vom Körper entfernt werden konnten, ist auch die Hygiene im Feuerwehrhaus von Bedeutung. Dazu ist es erforderlich, dass Sozialräume bedarfsgerecht zur Verfügung stehen. Entsprechend der „Größe“ der Feuerwehr sollen Wasch- und Duschkmöglichkeiten, Toiletten und Umkleideräume vorgehalten werden. Zur Ausstattung gehören u. a. Waschbecken zur hygienischen Händereinigung mit Seifenspendern und Einmalhandtüchern.

Verschmutzte Einsatzkleidung soll nicht mit der Privatkleidung direkt in Kontakt kommen. Deshalb sollten diese getrennt gelagert werden (Schwarz-Weiß-Trennung). Hierfür sind geeignete bauliche und organisatorische Maßnahmen zu treffen. Eine

Bild 31 Spinde mit der Möglichkeit zur Schwarz-Weiß-Trennung durch Ablegen der PSA im offenen Teil und der privaten Sachen im Spindteil daneben





Bild 32 Hier entsteht beim Einsatz aufgrund des erheblich zu geringen Platzangebots mit Sicherheit ein kräftiges Gedränge.

wirksame Schwarz-Weiß-Trennung im Feuerwehrhaus ist die räumliche Trennung von Schwarz- und Weißbereich: Dazu sollen die Feuerwehrangehörigen nach dem Einsatz ihre verschmutzte Einsatzkleidung im Schwarzbereich ablegen, den Sanitärbereich passieren und sich dort duschen, um danach im Weißbereich ihre Zivilkleidung anzuziehen.

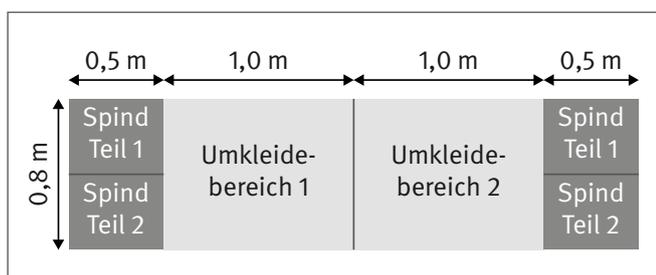
Als Mindeststandard soll für jede Einsatzkraft eine getrennte Lagermöglichkeit der Privat- und der Einsatzkleidung vorhanden sein, wie z. B. zwei nebeneinander stehende oder geteilte Spinde.

Der Umkleidebereich muss ausreichend groß gewählt werden, damit im Einsatzfall ausreichend Platz zum Umkleiden zur Verfügung steht. Dafür soll die Fläche zum Umkleiden für jede Einsatzkraft nach DIN 14092-1 mindestens 1,2 m² betragen.

Die nachfolgend dargestellte Skizze zeigt eine Möglichkeit der Gestaltung von Umkleidebereichen für freiwillige Feuerwehren. Hier muss ausreichend Platz zum Umkleiden vor den gegenüberliegenden Spinden vorhanden sein, so dass weitere Einsatzkräfte an den sich umkleidenden Feuerwehrangehörigen vorbeilaufen können, ohne diese umzustoßen. Ist in vorhandenen Feuerwehrhäusern dieser Platz nicht vorhanden, schaffen auch organisatorische Regelungen Abhilfe. Dazu könnten z. B. die Spinde der Feuerwehrangehörigen anderer Züge auf der anderen Seite zugeordnet werden, oder der selten zum Einsatz kommenden mit den sehr Aktiven abwechseln.

Der Umkleideraum muss ausreichend beheizt und belüftet werden können, um eine gute Trocknung der Einsatzkleidung zu erzielen und Schimmelbildung zu verhindern. Eine Möglichkeit ist, Heizkörper unterhalb der Spinde oder Haken anzuordnen, um mit der aufsteigenden Wärme die Kleidung zu trocknen.

Bild 33 Umkleidebereiche für zwei Feuerwehrangehörige mit einer Fläche, inkl. Spinden, von 1,2 m² (s. auch DIN 14092-1)



Auch Fußbodenheizungen haben sich bewährt.

Fenster im Umkleidebereich oder eine Zwangsbelüftung sind für jedes Feuerwehrhaus unverzichtbar. Die Fenster sollen sich auch vom Boden aus betätigen lassen.

Um zu verhindern, dass die Helme schlecht trocknen und schimmeln oder sich ihr Nackenleder dauerhaft nach oben biegt, sollen sie aufgeständert gelagert werden.



Fragen zur Sicherheit

- Ist genügend Platz vor den Spinden vorhanden?
- Werden sich umkleidende Feuerwehrangehörige durch ausfahrende Feuerwehrfahrzeuge gefährdet?
- Ist eine Schwarz-Weiß-Trennung zwischen Einsatzkleidung und Privatkleidung vorhanden?
- Wird die Einsatzkleidung ausreichend getrocknet und gelüftet?
- Sind die Feuerwehrhelme aufgeständert gelagert?



Bild 34 und 35 Handelsübliche oder selbst gebaute Helmhalter



2.4.2 Schulungsraum

Zur Ausbildung und für Besprechungen soll ein Schulungsraum zur Verfügung stehen.

Die Größe des Schulungsraumes hängt von der Größe der Feuerwehr ab und soll nach DIN 14092-1 je planmäßigem Schulungsteilnehmer 1,5 m², mindestens jedoch 30 m² betragen. Tische und Stühle sowie die erforderlichen Verkehrswege im Schulungsraum erfordern entsprechende Flächen. Deshalb sollte bei der Planung der Größe des Schulungsraumes auch die konkrete Anordnung der Möblierung, wie z. B. der Tische und Stühle für die Schulungsteilnehmer, bekannt sein.

Die Beleuchtung des Schulungsraumes sollte sich dimmen lassen. Alternativ ist die Möglichkeit vorzusehen, über Teilschaltungen das Beleuchtungsniveau zu reduzieren, um mit Beamer oder Projektor arbeiten zu können.

Für die helle Jahreszeit sind Verdunklungsmöglichkeiten zu schaffen, um den störenden Lichteinfall von draußen zu reduzieren. Hierzu eignen sich z. B. Außenjalousien.

Es ist sinnvoll, dass eine Wandfläche ohne Fenster oder Türen als Projektionsfläche vor den Tischen vorgesehen wird. Alternativ könnten ausrollbare Leinwände verwendet werden.

Um Stolperstellen durch auf dem Boden liegende Kabel zu vermeiden, bieten sich z. B. Fußbodentanks für die Versorgung mit Energie sowie sonstigen elektrischen Anschlüssen direkt am Nutzungsort an.

Bild 36 Schulungsraum



2.4.3 Allgemeine Werkstätten

Grundsatz

Werkstätten müssen so beschaffen sein, dass ein sicheres und ergonomisches Tätigwerden möglich ist.

Arbeits- und Werkstattdienst gehört selbst bei kleinen Feuerwehren zur Tagesordnung. Größere Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten werden zwar in der Regel in Fachwerkstätten oder Kreisfeuerwehrzentralen ausgeführt, alltägliche Pflege- und Wartungsarbeiten zählen jedoch zum Aufgabenbereich insbesondere der Gerätewarte und Maschinisten.

In DIN 14092-7 „Feuerwehrehäuser – Werkstätten“ sind bauliche Anforderungen für die verschiedenen Werkstatttypen der Feuerwehr beschrieben.

Die Mindestgröße einer allgemeinen Werkstatt sollte 12 m² betragen.

Nur ein aufgeräumter und übersichtlicher Arbeitsplatz ermöglicht unfallfreies Arbeiten. Ordnungssysteme, wie z. B. Regale, Werkstattwagen, Wandhalterungen helfen, Arbeitsgeräte sicher zu lagern.

Die DGUV Information 209-005 „Handwerker“ enthält Hinweise und Anregungen zum sicheren Werkstattdienst.

Nur wer die Gefahr beim Werkstattdienst kennt, weiß sich davor zu schützen.

Je nach Tätigkeit und den dabei zu erwartenden Gefahren müssen geeignete persönliche Schutzausrüstungen getragen werden. Beispielsweise kann es beim Umgang mit Schleifmaschinen zu gefährlichen Augenverletzungen kommen, wenn dagegen kein ausreichender Schutz – z. B. eine Schutzbrille – vorhanden ist.

Beim Werkstattdienst ist eng anliegende Kleidung geeignet, um einem Einzug in Maschinen oder dem Hängenbleiben vorzubeugen.



Bild 37
Hinweis auf eine
erforderliche Schutzbrille



Bild 38 und 39 Aufräumter Werkstattbereich

2.4.4 Arbeitsgruben

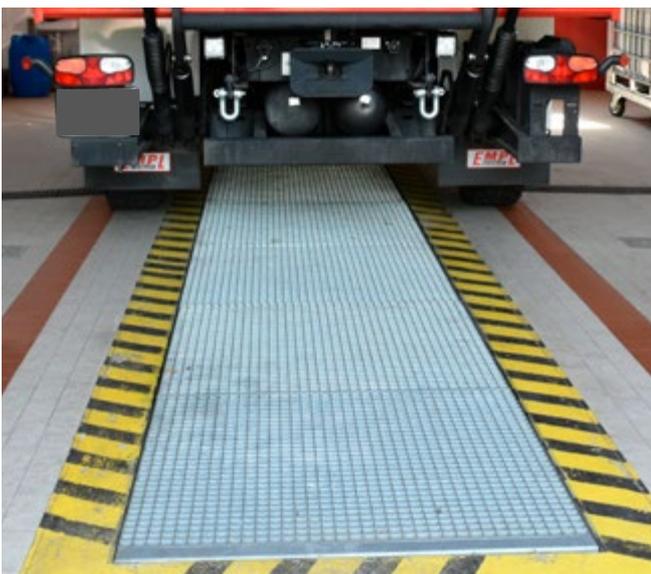
Grundsatz

Arbeitsgruben müssen so gestaltet sein, dass Feuerwehrangehörige nicht gefährdet werden.

Es muss z. B. verhindert werden, dass Personen in die Grube stürzen, über Aufkantungen an den Grubenrändern stolpern oder in der Grube durch schädliche oder explosive Gase gefährdet werden. Arbeitsgruben müssen so gebaut sein, dass sie jederzeit leicht und gefahrlos betreten und bei Gefahr schnell verlassen werden können.

Die Notwendigkeit einer Arbeitsgrube sollte sorgfältig geprüft werden, weil diese mit zusätzlichen baulichen Anforderungen verbunden ist (vgl. DGUV Regel 109-009 „Fahrzeug-Instandhaltung“). Wartungsarbeiten oder Reparaturen sollten nach Möglichkeit den Fachwerkstätten überlassen werden.

Bild 40 Markierte Grubenränder



Durch Fahrzeuge nicht besetzte Arbeitsgruben müssen abgedeckt sein. Sie sollen überfahrbare Roste haben, damit die Fahrt nicht in der Grube endet. Dürfen die Abdeckungen nicht mit Fahrzeugen befahren werden oder haben diese nur begrenzte Tragfähigkeit, ist darauf besonders hinzuweisen.

Radabweiser oder hochstehende Ränder bieten gegen Hineinfahren, insbesondere beim Umgang mit schweren Nutzfahrzeugen, keine ausreichende Sicherheit. Sie vergrößern aber die Unfallgefahr, weil sie Stolperstellen sind.

Bei der Auswahl der Abdeckungen sollte darauf geachtet werden, dass diese bei manueller Handhabung durch ihre Größe und das Gewicht nicht zu körperlichen Überlastungen führen.

Zur besseren Erkennbarkeit der Absturzkanten geöffneter Gruben sollen sich die Grubenränder deutlich von ihrer Umgebung abheben. Eine gelb-schwarze Markierung weist auf die Unfallgefahr hin. Die Verkehrswege durch eine Fahrzeughalle mit Arbeitsgrube sollen so geführt sein, dass sie nicht über die Grube verlaufen.

2.4.5. Läger, Regale

Grundsatz

Die Lagerung von Einsatzgeräten und Material für den Feuerwehrdienst muss so erfolgen, dass Feuerwehrangehörige nicht gefährdet werden. Die gelagerten Geräte und Materialien müssen sicher untergebracht, bewegt oder entnommen werden können.

Bereits bei der Planung von Feuerwehrhäusern sind die Betriebsabläufe zu berücksichtigen und bedarfsgerechte Abstellflächen und Lagereinrichtungen vorzusehen, die eine sichere Handhabung ermöglichen. Hierbei sind kurze, ebene und



Bild 41 Musterhafte Lagereinrichtung



Bild 43 Zwischenboden (Fußleiste, Steckgeländer)

sichere Transportwege anzustreben. Auch sind ausreichende Tür- und Torbreiten, Standsicherheit der Lagereinrichtungen, Ergonomie bei Ein- und Auslagerung zu berücksichtigen.

Bei der Planung, aber auch beim späteren Betrieb des Feuerwehrhauses ist das zu lagernde Material auf das Notwendige zu beschränken. Nicht mehr benötigte Materialien, Geräte und Ausrüstungen sollen entsorgt und feuerwehrfremde Gegenstände nicht im Feuerwehrhaus gelagert werden.

Verkehrswege im Feuerwehrhaus müssen in ihrer erforderlichen Breite nutzbar sein und dürfen nicht durch Lagergut verstellt werden.

Sollen Dachböden, Zwischenböden oder Ähnliches in Feuerwehrhäusern als Lagerfläche genutzt werden, muss deren Tragfähigkeit ausreichend sein. Es muss ein sicherer Zugang für das Ein- und Auslagern sowie ggf. erforderliche Sicherungen gegen Absturz und herabfallende Gegenstände vorhanden sein.

Beim Ein- und Auslagern sowie Transportieren sind ergonomische Gesichtspunkte zu beachten. So sollen schwere und unhandliche Gegenstände von mehreren Personen gehoben werden. Schwere Lasten sollen nicht über Treppen oder Leitern transportiert werden. Nach Möglichkeit sollen Hilfsmittel, wie Flurförderzeuge oder Lastenaufzüge eingesetzt werden.

Lagereinrichtungen sind grundsätzlich nach den Herstellerangaben aufzustellen und zu betreiben. Die vorgegebenen maximalen Fachlasten sind zu kennzeichnen und einzuhalten.

Unter Berücksichtigung der Herstellerangaben können Aussteifungen und Verankerungen der Regale die Standsicherheit erhöhen. Das Verhältnis der Tiefe zur Höhe eines Regals bestimmt die Standsicherheit.

Ein Regal gilt als standsicher, wenn

- die Höhe (H) kleiner als die fünffache Tiefe (T) ist oder eine Verankerung mit den Wänden (1) besteht,
- Verbindungen und Aussteifungen (2) fest sind,
- die maximale Fachlast nicht überschritten ist.

Es ist darauf zu achten, dass die Aufstellfläche von Regalen eben ist.

Bild 42 Regal mit der Darstellung der Höhen und Tiefen



Um an obere Lagerfächer zu gelangen, kann die Benutzung von Leitern oder Tritten erforderlich sein.

Für den sicheren Betrieb ist eine übersichtliche Lagerung erforderlich. Dabei ist es wichtig, dass die Materialien, wie z. B. Schläuche, Schaum- und Ölbindemittel, auch unter Einsatzbedingungen schnell und sicher entnommen werden können.

Bei Regalbeschickung mittels Flurförderzeugen muss erforderlichenfalls ein entsprechender Anfahrerschutz an den Regalecken sowie Durchschiebesicherungen vorhanden sein.

Regale müssen regelmäßig geprüft werden.

Der Prüfumfang und die Prüffristen sind im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung unter Berücksichtigung der Herstellerangaben durch den Aufgabenträger festzulegen.

Eingesetzte Flurförderzeuge, wie z. B. Gabelstapler, Hubgeräte, Rollcontainer, Sackkarren zur Regalbedienung, gelten als Betriebsmittel und unterliegen ebenfalls der Prüfpflicht.

2.4.6 Gefahrstoffe im Feuerwehrhaus



Grundsatz

Durch den Umgang mit Gefahrstoffen sowie durch deren Lagerung dürfen Personen und die Umwelt nicht gefährdet werden.

Der Umgang und die Lagerung von Gefahrstoffen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Dazu gehört sowohl die Anzahl, als auch die Menge der eingelagerten Gefahrstoffe. Gefahrstoffe sollten wann immer möglich gegen Stoffe mit geringerem Gefährdungspotenzial ersetzt werden.

Die Angaben des Herstellers sind zu berücksichtigen und an geeigneter Stelle zu hinterlegen. Zum bestimmungsgemäßen Umgang sind insbesondere die Inhalte der Sicherheitsdatenblätter, Dosieranleitungen, Lagerungs- und Entsorgungshinweise zu beachten.

Werden größere Mengen Gefahrstoffe mit einem entsprechenden Gefahrenpotenzial im Feuerwehrhaus vorgehalten, sind diese in einem Verzeichnis aufzunehmen, welches Auskunft über die Bezeichnung, Einstufung (Gefahrenpotenzial), Mengbereich sowie Einsatz- und Lagerbereich gibt. Gefahrstoffe sind entsprechend den Herstellerangaben sicher zu lagern. Erforderlichenfalls sind besondere Maßnahmen für die Lagerung zu treffen, wie z. B. Auffangbehälter, Lüftungsmaßnahmen, Sicherheitsschrank. Das Verbot zur Lagerung von Gefahrstoffen in



Bild 44 Kleinlager für Flüssiggasflaschen im Freien



Bild 45 Kennzeichnung von Aceton

Verkehrswegen und Aufenthaltsräumen, wie in Treppenträumen, Fluchtwegen und Durchgängen oder in Schulungsräumen ist zu beachten. Auch in Fahrzeughallen und Werkstätten ist die Lagerung von Gefahrstoffen unzulässig bzw. nur unter bestimmten Bedingungen statthaft. Die konkreten Maßnahmen sind der GefStoffV sowie z. B. der TRGS 510 „Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“ zu entnehmen.

Für den Umgang mit Gefahrstoffen sind Betriebsanweisungen zu erstellen. Diese müssen an geeigneter Stelle von den Feuerwehrangehörigen einsehbar sein, z. B. im Kraftstofflager.

Die Lagerung von Kraftstoffen im Feuerwehrhaus ist nur begrenzt zulässig. So dürfen gemäß der Garagenverordnung des jeweiligen Bundeslandes bis zu 200 Liter Dieselmotorkraftstoff und 20 Liter Benzin in dicht verschlossenen, bruchsicheren Behältern in Fahrzeughallen mit nicht mehr als 100 m² Nutzfläche aufbewahrt werden. Der Tankinhalt abgestellter Feuerwehrfahrzeuge und mitgeführter Reservekanister bleiben hierbei unberücksichtigt. Müssen größere Mengen Kraftstoff vorgehalten werden, sind dafür geeignete Lager einzurichten.

Werden entzündbare Flüssigkeiten in Räumen umgefüllt, sind besondere Anforderungen an den Explosionsschutz zu stellen. Daher sollten möglichst Gebinde in einer Größe beschafft werden, die ein Umfüllen erübrigen.

Zur Vermeidung einer gefährlichen Ansammlung von Gasen, die schwerer als Luft oder verflüssigt sind – wie z. B. Propangas – dürfen sich keine Gruben, Kanäle oder Abflüsse zu Kanälen ohne Flüssigkeitsverschluss sowie keine Kellerzugänge oder sonstige offene Verbindungen zu Kellerräumen im Lager befinden. Daher sollten diese Gefahrstoffe in Lagern im Freien gelagert werden.

Für die Lagerung von Arbeitsstoffen müssen Behältnisse verwendet werden, deren Form und Aussehen eine Verwechslung ausschließt. Dies gilt ganz besonders für Lebensmittel- bzw. Trinkgefäße. Der Inhalt und die Gefährlichkeit sind durch Aufschrift und Kennzeichnung deutlich anzugeben. Lebensmittel und Arzneimittel dürfen nicht in unmittelbarer Nähe von Gefahrstoffen gelagert und konsumiert werden.

Hinweise enthält auch die DGUV Information 205-010 „Sicherheit im Feuerwehrdienst“.

Feuerwehrlager sind ohne spezielle Maßnahmen als Zwischenlager zur Entsorgung von Gefahr- und Biostoffen aus Feuerwehreinsätzen, wie z. B. kontaminiertes Ölbindemittel, verunreinigte Kraftstoffreste, Asbestabfälle, Tierkörper nicht geeignet.

Stattdessen sollten im Vorfeld organisatorische Maßnahmen hinsichtlich der Vorgehensweise und Beteiligung von Fachunternehmern getroffen werden.



Fragen zur Sicherheit

- Werden Gefahrstoffe, auch die aus Hilfeleistungseinsätzen, in vorgeschriebenen Behältnissen und in dafür geeigneten Räumen/Freilagern gelagert?
- Sind ausreichend Lagermöglichkeiten für Ausrüstung und Geräte vorhanden?
- Sind Ausrüstung und Geräte übersichtlich gelagert?
- Sind die Lagereinrichtungen ausreichend belastbar und standsicher?
- Sind die vorhandenen Werkzeuge und Maschinen einwandfrei und alle Schutzeinrichtungen daran vorhanden?
- Sind Arbeitsgruben abgedeckt oder abgesperrt, solange sich kein Fahrzeug darüber befindet?
- Heben sich die Ränder von Arbeitsgruben deutlich von ihrer Umgebung ab?

2.4.7 Werkstätten für persönliche Schutzausrüstungen



Grundsatz

Es ist sicherzustellen, dass in Werkstätten zur Reinigung, Prüfung und Instandhaltung von PSA ein sicheres und ergonomisches Tätigwerden möglich ist. Insbesondere sind Gefährdungen durch Kontaminationen, Kontakt mit Reinigungs- und Desinfektionsmitteln sowie durch schädliche Dämpfe, Lärm- und Vibrationen zu vermeiden.

Die folgenden Ausführungen betreffen Atemschutzwerkstätten sowie Werkstätten zur Wartung von PSA und Geräten aus Gefahrguteinsätzen. Hier werden von sachkundigen Personen Atemschutzgeräte sowie spezielle PSA (z. B. Chemikalienschutzanzug (CSA)) gereinigt, geprüft und instandgehalten.

Um die Verschleppung von Kontaminationen zu vermeiden, ist eine Schwarz-Weiß-Trennung vorzusehen.

Schwarzbereich: Anlieferung, Grobreinigung (Nassraum),

Weißbereich: Wartung und Pflege, PSA-Logistik (Geräteverwaltung, -dokumentation, -archivierung), Lager, Atemluft-Füllung, Kompressorraum, Sauerstoff-Umfüllraum, Abholung.

Der Anlieferbereich dient als Zwischenlager für verschmutzte und kontaminierte Geräte. Er sollte gegen unbefugtes Betreten gesichert werden. Zur Verhinderung der Kontaminationsverschleppung sollten Schleusen, spezielle Durchladesysteme oder auch ein Zwischenlager außerhalb des Gebäudes eingerichtet werden. Die Anlieferung soll direkt über befahrbare Zugänge von außen möglich sein.

Zur Verringerung von Gefährdungen durch Inhalation von ausgasenden Schadstoffen im Anlieferbereich als Zwischenlager sowie in der Grobreinigung können mechanische Be- und Entlüftungen erforderlich sein.

Der Wartungs- und Pflegeraum muss leicht zu reinigende Oberflächen besitzen. Druckluft darf ausschließlich aus der Atemluftversorgung entnommen werden.

Der Atemluftkompressor wird aus Gründen des Lärmschutzes in einem gesonderten Raum betrieben. Eine ausreichende Raumlüftung sowie Frischluftzufuhr muss sichergestellt werden. Über die Atemluftansaugung dürfen keine Schadstoffe aus der Umgebung angesaugt werden. Der Atemluftkompressor sollte mindestens von drei Seiten zugänglich und von einem außerhalb des Raumes liegenden Schalter abschaltbar sein.

Ein Sauerstoff-Umfüllraum muss ständig belüftet sein, um Brand- oder Explosionsgefahren zu vermeiden. Sauerstoffkonzentrationen über 21 Vol. % sind durch entsprechende Warneinrichtungen zu melden. Öffnungen zu tiefer liegenden Räumen dürfen nicht vorhanden sein. Im Schutzbereich (5 m um eine mögliche Austrittsstelle) dürfen sich raumübergreifend keine brennbaren Gegenstände oder Stoffe befinden. Die Umfassungsbauteile müssen mindestens feuerhemmend und aus nicht brennbaren Baustoffen ausgeführt sein.

Die Grundflächen der Funktionsbereiche müssen am tatsächlichen Bedarf entsprechend des Durchsatzes ermittelt werden. Einzelne Funktionsbereiche können unter Beachtung der Schwarz-Weiß-Trennung kombiniert werden.

In den Werkstätten sind Hygiene-, Desinfektions- und Hautpflegeeinrichtungen bereitzustellen. Die Belüftung durch Fenster sollte in allen Räumen möglich sein.

Weitere Hinweise zur Gestaltung der Funktionsbereiche enthält DIN 14092 Teil 7 „Feuerwehrrhäuser – Werkstätten“.

2.4.8 Schlauchpflegewerkstätten



Grundsatz

Schlauchpflegewerkstätten müssen so gestaltet und eingerichtet sein, dass Gefährdungen insbesondere beim Umgang mit Schläuchen, durch herabfallende Gegenstände und durch Nässe oder Lärm vermieden werden.

In Schlauchpflegewerkstätten werden Reinigung, Instandhaltung und Wartung von Schläuchen und wasserführenden Armaturen durchgeführt.

Bild 46 Fußboden mit Bodenablauf über begehbare Gitterrostfelder



Bild 47 und 48 Kapselung bzw. Abschirmung an der Schlauchwäsche



Fußböden in Schlauchpflegewerkstätten müssen rutschhemmend, schlagfest und waschfest sowie frei von Stolperstellen ausgeführt werden. Wasseransammlungen auf dem Boden müssen vermieden werden. Hierfür benötigte Bodenabläufe sind trittsicher und bodengleich auszuführen.

Die Belüftung durch Fenster sollte in allen Räumen gegeben sein. Zur Verringerung von Gefährdungen durch Inhalation von ausgegasteten Schadstoffen können mechanische Be- und Entlüftungen erforderlich sein.

Die Grundflächen der Funktionsbereiche, Schlauchannahme, Waschraum, Trocknung, Instandsetzung, Schlauchlager und -ausgabe müssen am tatsächlichen Bedarf, d. h. nach Durchsatz, Art der Reinigungsanlage (z. B. Vollstraße, Halbstraße, Kompaktanlage) und der Logistik ermittelt werden.

Die Schlauchannahme ist als Schwarzbereich für die Anlieferung und als Zwischenlager der benutzten Schläuche vorgesehen. Der Zugang soll direkt von außen mit einer Möglichkeit zur Anlieferung für Fahrzeuge erfolgen.

Für den Waschraum ist je nach Anlagenart ein unterschiedlicher Flächenbedarf vorzusehen. So ist für Vollstraßen eine Fläche von mindestens 75 m² (Länge 25 m und Breite 3 m) geeignet und für Halbstraßen oder Kompaktanlagen eine Fläche von 45 m².

Gegen das Herausschleudern von Teilen, z. B. Schlauchkupplungen, durch die hohen Prüfdrücke sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen (z. B. Abschirmung oder Kapselung der Anlagen und Bauteile).

Für die Lagerung und Ausgabe von Schläuchen sind aus Gründen der Logistik und der ergonomischen Gestaltung des Transports mobile Systeme vorzuziehen, z. B. Rollregale, Gitterboxen. Um Schimmelpilzbildung vorzubeugen, sind die Schläuche trocken zu lagern und die Lagerräume ausreichend zu belüften.

Weitere Hinweise zur Gestaltung der Schlauchpflegewerkstätten enthält DIN 14092 Teil 7 „Feuerwehrrhäuser – Werkstätten“.

2.4.9 Feuerwehrtürme – Schlauchtürme, Übungstürme

Grundsatz

Feuerwehrtürme müssen so gestaltet sein, dass Feuerwehrangehörige nicht durch Absturz oder herabfallende bzw. pendelnde Schläuche gefährdet werden.

Die DIN 14092 „Feuerwehrhäuser – Teil 3: Feuerwehrturm“ enthält Hinweise zu Anforderungen an Feuerwehrtürme, die sowohl zur Schlauchtrocknung als auch für Übungen genutzt werden.

Folgende sicherheitstechnische Anforderungen sind besonders zu beachten:

Verkehrsflächen unter oder neben aufgehängten Schläuchen müssen durch geeignete bauliche Maßnahmen gegen herabfallende oder pendelnde Schläuche gesichert sein. Dies wird z. B. erreicht,

- wenn Bedienungselemente von Schlauchaufhängeeinrichtungen so angeordnet sind, dass Bedienende nicht gefährdet werden, d. h. sie sich nicht im Fallbereich der Schläuche aufhalten müssen,
- wenn Arbeits- und Bedienbereiche auf Podesten einen sicheren Stand bieten und diese gegen herabfallende oder pendelnde Gegenstände gesichert sind,
- durch Trennung von Verkehrswegen und Arbeitsplätzen vom Gefahrenbereich durch Absperrung oder Abschränkung oder
- durch Schutzdächer oder andere geeignete Maßnahmen, die verhindern, dass Schläuche herabfallen oder pendeln und Personen verletzen können.

Bild 49 Einzelfalllösung am Arbeitspodest zur Sicherung gegen Absturz



Als Zugänge zu Arbeitspodesten sind Treppen vorzusehen.

Befinden sich in der Turmspitze zu bedienende oder zu prüfende Einrichtungen, sind sichere Standplätze vorzusehen, von denen aus diese Arbeiten durchgeführt werden können.

An Podesten müssen Geländer mit Handlauf in 1 m Höhe über dem Podest sowie Ausfüllungen (z. B. Knieleiste und Fußleiste) angebracht sein.

Brüstungshöhen der Fenster müssen 1 m und bei Absturzhöhen ab 12 m mind. 1,1 m über der jeweiligen Podesthöhe betragen.

Vorhandene Einstiegsöffnungen an Arbeitspodesten müssen über einen Schutz gegen Absturz verfügen. Dazu eignen sich beispielsweise Klappen oder Geländer.

Können im Einzelfall nicht alle Arbeiten auf sicheren Standflächen ausgeführt werden, müssen weitere geeignete Maßnahmen gegen Absturz getroffen werden.

Sollten in bestehenden Türmen noch Leitern als Aufstiege vorhanden sein, so müssen diese den Regeln der Technik entsprechen.

Werden Schläuche oder Schlauchpakete mittels Winden heraufgezogen oder herabgelassen, sind an die Winden sowie die Tragmittel (Seile) u. a. folgende Anforderungen zu stellen:

Gemäß DGUV Vorschrift 54/55 „Winden, Hub- und Zuggeräte“ müssen Winden über Rücklaufsicherungen verfügen, die ein unbeabsichtigtes Zurücklaufen der Last verhindern. Sie müssen selbsttätig wirken und so beschaffen sein, dass sie ohne Zuhilfenahme von Werkzeug nicht unwirksam gemacht werden können.

Seilklemmen als Seilendverbindungen sind ungeeignet. Stattdessen sind Pressklemmen zu verwenden.

Mitunter werden frei zugängliche Schlauchmasten betrieben. Auch hier ist zu verhindern, dass Personen durch pendelnde oder herabfallende Schläuche gefährdet werden oder die Mastkonstruktion als Klettergerüst genutzt wird (Verkehrssicherungspflicht des Trägers des Brandschutzes).

Übungstürme für die Durchführung von Abseilübungen müssen entsprechend eingerichtet sein. Dazu gehört z. B., dass Anschlagpunkte redundant, also einer für das Seil zum Abseilen und ein weiterer für das Sicherungsseil vorhanden sind. Da auch Umlenkungen berücksichtigt werden müssen, sind Anschlagmöglichkeiten als Einzelanschlagpunkte für



Bild 50 Ungesicherter Schlauchmast neben dem Feuerwehrhaus



Bild 51 Übungsturm mit davor angeordnetem stoßdämpfendem Boden

Selbstrettungsübungen mit Feuerwehreine z. B. dann geeignet, wenn die Tragfähigkeit nach den technischen Baubestimmungen für eine Kraft von 14 kN nachgewiesen ist. Im Bereich des Anschlagpunktes ist ein Hinweis auf dessen Belastbarkeit anzubringen. Werden auch Übungen für Höhensicherungsgruppen vorgesehen, sind Anschlagpunkte für eine Krafteinleitung von 25 kN erforderlich.

Die verschiedenen Übungsebenen sollen durch Treppen verbunden sein.

Begehbare Flächen je Geschoss sollen mindestens 3,5 m² und der Abstand zur Brüstung mindestens 1 m betragen. Absturzsicherungen wie Geländer oder Brüstungen sind mit 1 m bzw. 1,10 m Höhe (ab 12 m Absturzhöhe) auszubilden.

Die Oberkanten der Brüstungen müssen der Rettungshöhe von tragbaren Leitern bei einem Anstellwinkel von 65 bis 75 Grad und einem zu berücksichtigenden Überstand von 1 m entsprechen. Sie betragen für Übungen mit vierteiligen Steckleitern 7 m und für dreiteilige Schiebleitern 12 m.

Kanten, über die Seile gezogen werden sollen, müssen abgerundet sein.



Fragen zur Sicherheit

- Ist der Aufstieg (Leiter, Treppe) sicher begehbar?
- Sind die Sprossen/Stufen einwandfrei?
- Sind an Podesten Geländer vorhanden und sind sie mindestens 1 m, bei Absturzhöhe ab 12 m 1,1 m hoch?
- Sind an Podesten, auf denen Arbeiten verrichtet werden, die Auf- und Abstiegsöffnungen gegen Absturz gesichert (z. B. Klappen, Schranken)?
- Ist der Bereich unter aufgehängten Schläuchen gegen Zutritt oder herabfallende Schläuche gesichert?

Beim Einsatz von Winden:

- Entsprechen die Winden den Anforderungen der DGUV Vorschrift 54/55 „Winden, Hub- und Zuggeräte“?
- Ist eine Rückschlagsicherung der Kurbel, eine Rücklaufsicherung und Sicherung gegen freien Fall vorhanden und sind diese so ausgeführt, dass Eingriffe in Sperrklinken ohne Zuhilfenahme von Werkzeug nicht möglich sind?
- Sind abnehmbare Kurbeln gegen Abgleiten oder unbeabsichtigtes Abziehen gesichert?
- Ist der Standort des Bedieners der Winde gegen herabfallende Schläuche sowie gegen Absturz des Bedieners gesichert?

3 Organisatorische Maßnahmen

3.1. Zugang zum Regelwerk für Sicherheit und Gesundheitsschutz

Grundsatz

Allen Feuerwehrangehörigen ist die Einsichtnahme in das zutreffende Regelwerk für Sicherheit und Gesundheitsschutz zu ermöglichen.

Alle Feuerwehrangehörigen müssen sich über ihre Rechte und Pflichten zum sicherheitsgerechten Verhalten Kenntnis verschaffen können. Dies muss jederzeit möglich sein. Der Unternehmer bzw. die Unternehmerin kann die Unfallverhütungsvorschriften und Regeln der Unfallversicherungsträger sowie die einschlägigen staatlichen Vorschriften und Regeln den Versicherten in Papierform oder in elektronischer Form, z. B. über PC, Internet, Intranet, CD-ROM, zugänglich machen. Bei Minderjährigen ist den Erziehungsberechtigten Zugang zu den maßgeblichen Vorschriften und Regeln zu gewähren.

3.2. Brandschutz und Erste Hilfe

Grundsatz

Es ist sicherzustellen, dass zur Ersten-Hilfe und zur Rettung aus Gefahr die erforderlichen Einrichtungen und Sachmittel sowie das erforderliche Personal zur Verfügung stehen.

Um im Falle eines Unfalls Erste-Hilfe-Maßnahmen einleiten zu können, muss regelmäßig überprüfbares Erste-Hilfe-Material zur Verfügung stehen. Dieses ist an deutlich und dauerhaft gekennzeichneten Aufbewahrungsorten oder -behältnissen so vorzuhalten, dass es jederzeit schnell erreichbar und leicht zugänglich ist. Die Kennzeichnung soll Bild 52 entsprechen.

Da nicht sichergestellt werden kann, dass sich zu jedem Zeitpunkt Feuerwehrfahrzeuge mit ausreichendem Erste-Hilfe-Material im Feuerwehrhaus befinden, wenn sich dort auch Personen aufhalten, ist im Feuerwehrhaus zusätzliches Erste-Hilfe-Material vorzuhalten.

Entsprechend § 25 DGUV Vorschrift 1 sind je nach Größe und Ausstattung des Feuerwehrhauses ein oder mehrere Verbandkästen bereitzustellen. Dies wird z. B. durch Verbandkästen nach DIN 13157 „Erste-Hilfe-Material – Verbandkasten C“ oder DIN 13169 „Erste-Hilfe-Material – Verbandkasten E“ erreicht. Als Richtwert soll ab einer Versichertenzahl von 21 ein großer Verbandkasten zur Verfügung stehen. Dieser kann durch 2 kleine Verbandkästen ersetzt werden. Dabei ist empfehlenswert, einen kleinen Verbandkasten in der Fahrzeughalle bzw. im Werkstattbereich und ggf. einen weiteren an einer anderen geeigneten Stelle, z. B. in der Küche oder im Schulungsraum anzubringen. Für die Lagerung des Erste-Hilfe-Materials eignen sich Verbandkästen mit Wandhalterungen.

Jede Erste-Hilfe-Leistung ist zu dokumentieren. Bei kleineren Verletzungen reicht eine Dokumentation innerhalb der Feuerwehr. Hierfür eignet sich die DGUV Information 204-020 „Verbandbuch“, das über den zuständigen Unfallversicherungsträger bezogen werden kann. Die Aufzeichnungen sind vertraulich zu behandeln und müssen fünf Jahre lang verfügbar sein. Meldepflichtige Unfälle sind dem zuständigen Unfallversicherungsträger mittels Unfallanzeige zu melden.

Um die Feuerwehrangehörigen darüber zu unterrichten, wer ihr Ansprechpartner im Falle eines Unfalles ist, soll ein Aushang mit den Angaben des zuständigen Unfallversicherungsträgers im Feuerwehrhaus sichtbar angebracht werden. Hierzu gehört auch die DGUV Information 204-001 „Erste Hilfe“ (Plakat, DIN A2), in der wichtige Angaben eingetragen werden können, z. B. Telefonnummern und Anschriften.

Bild 52 Hinweiszeichen Erste Hilfe



Bild 53 Verbandbuch





Bild 54 Aushang Erste Hilfe



Bild 55 und 56 Feuerlöscher (links altes und rechts neues Symbol)

Jedes Feuerwehrhaus muss mit den erforderlichen Feuerlösch-, Brandmelde- und Alarmierungseinrichtungen (siehe § 22 Abs. 1 DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ in Verbindung mit der ASR A2.2) ausgestattet sein. Wie bei der Ausstattung mit Erste-Hilfe-Material gilt: Die auf den Fahrzeugen vorhandenen Feuerlöscher allein reichen nicht aus.

In jeder Fahrzeughalle sowie in jeder Etage soll mindestens ein geeigneter Feuerlöscher vorhanden sein. Die tatsächlich erforderliche Anzahl von Feuerlöschern ist aus der ASR A2.2 zu entnehmen.

Feuerlöscher sind gut sichtbar und leicht erreichbar vorzugsweise in Fluchtwegen, im Bereich der Ausgänge ins Freie, an den Zugängen zu Treppenträumen oder an Kreuzungspunkten von Verkehrswegen/Fluren anzubringen. Die Standorte der Feuerlöscher sind gegebenenfalls durch das Brandschutzzeichen F001 „Feuerlöscher“ entsprechend der „ASR A1.3 – Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ zu kennzeichnen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Feuerlöscher schlecht zu finden sind, weil sie z. B. verdeckt sind oder sich hinter einer Ecke befinden.

Zur Sicherstellung ihrer Funktionsfähigkeit sind Feuerlöscher in der Regel mindestens alle zwei Jahre durch eine sachkundige Person zu prüfen.



Fragen zur Sicherheit

- Können alle Feuerwehrangehörigen Einsicht in das zutreffende Regelwerk für Sicherheit und Gesundheitsschutz nehmen?
- Steht geeignetes Erste-Hilfe-Material in ausreichender Anzahl zur Verfügung?
- Wird das Erste-Hilfe-Material regelmäßig auf Vollständigkeit, Beschädigung und Verfallsdatum geprüft und erforderlichenfalls vervollständigt oder ausgetauscht?
- Ist der Aushang „Erste Hilfe“ an geeigneter Stelle angebracht?
- Ist das Feuerwehrhaus mit geeigneten Feuerlöscheinrichtungen in erforderlicher Anzahl ausgestattet?
- Sind Handfeuerlöscher an geeigneten Stellen gut sichtbar angebracht oder aufgestellt und deren Standorte ggf. entsprechend gekennzeichnet?
- Werden die Feuerlöscheinrichtungen den Vorschriften entsprechend regelmäßig durch entsprechend Sachkundige geprüft?
- Besteht eine Brandschutzordnung und ist der Teil A davon an geeigneter Stelle ausgehängt?

3.3 Gefährdungsbeurteilung

Ziel

Mit Hilfe der Gefährdungsbeurteilung werden Gefährdungen ermittelt, Risiken bewertet und notwendige Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz der Feuerwehrangehörigen festgelegt.

Die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ gibt für bauliche Einrichtungen der Feuerwehr verbindliche Schutzziele vor, die zwingend eingehalten werden müssen. Dort genannte Forderungen werden z. B. dann erfüllt, wenn die Inhalte der Normenreihe DIN 14092 „Feuerwehrhäuser“ eingehalten werden.

Ein eigenverantwortliches Abweichen von den Inhalten der Normen oder dieser DGUV Information ist möglich, soweit die Schutzziele der Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden. D. h. Gefährdungen von Feuerwehrangehörigen sind vermieden, wenn die gleiche Sicherheit auf andere Weise erreicht wird.

Als Hilfsmittel bei der eigenverantwortlichen Auswahl geeigneter Maßnahmen dient die Gefährdungsbeurteilung. Sie soll zu Sicherheit und Gesundheitsschutz der Feuerwehrangehörigen beitragen und hilft dabei den Entscheidungsträgern, ihrer Verantwortung gerecht zu werden.

Wenn bei bestehenden Feuerwehrhäusern bauseitig die erforderliche Sicherheit nicht oder nur z. T. gewährleistet werden kann, besteht ggf. die Möglichkeit, durch organisatorische Maßnahmen das geforderte Schutzziel zu erreichen. Dabei kommt der Gefährdungsbeurteilung eine besondere Bedeutung zu.

Die Unternehmerin bzw. der Unternehmer soll regelmäßig prüfen, ob die Gegebenheiten des Feuerwehrhauses noch ausreichende Sicherheit für Feuerwehrangehörige bieten.

Eine Gefährdungsbeurteilung kann z. B. bei Ersatzbeschaffung von größeren Einsatzfahrzeugen erforderlich werden, wenn die vorhandenen Stellplatzmaße an kritische Grenzen stoßen. Der Träger der Feuerwehr hat die Beurteilung von Gefährdungen und Belastungen im Feuerwehrdienst durchzuführen und die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und umzusetzen. Dabei ist die Leitung und weiteres Fachpersonal der Feuerwehr bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung zu beteiligen. Mit Hilfe ihrer Kenntnisse und Erfahrungen können relevante Gefährdungen analysiert und wirksame – vor allem praxiserrechte – Maßnahmen ausgewählt und umgesetzt werden.

Die einzelnen Schritte zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung zeigt die DGUV Information 205-021 „Leitfaden zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung im Feuerwehrdienst“.

3.4. Prüfung von baulichen Einrichtungen und Anlagen

Grundsatz

Feuerwehrangehörige dürfen nicht durch sicherheitswidrige Technik zu Schaden kommen.

Alle Geräte und Ausrüstungsgegenstände sowie baulichen Einrichtungen und Anlagen können bei ihrer Verwendung verschleiben oder beschädigt werden. Zudem können äußere Einflüsse wie Feuchtigkeit und UV-Strahlung die Materialeigenschaften verändern. Bei der regelmäßigen Überprüfung von baulichen Einrichtungen und Anlagen der Feuerwehr sollen Beschädigungen, Verschleiß, Korrosion oder sonstige Veränderungen frühzeitig erkannt sowie die Vollständigkeit und Wirksamkeit der Sicherheitseinrichtungen festgestellt werden.

Neben den auf den Fahrzeugen verlasteten Geräten ist auch die im Feuerwehrhaus befindliche Technik, wie z. B. die ortsveränderlichen elektrischen Betriebsmittel, aber auch die ortsfesten elektrischen Anlagen, die Tore, Hebebühnen, Winden, Hochdruckreiniger, Druckluftkompressoren oder Schweißgeräte in die regelmäßige Prüfung einzubeziehen.

Hinweise zur Prüfung können u. a. den Herstellerangaben sowie dem Regelwerk entnommen werden. So enthalten Unfallverhütungsvorschriften, wie z. B. die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ oder die DGUV Vorschrift 3/4 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ nähere Angaben zu vorzusehenden Prüfungen. Ein wichtiges Hilfsmittel für die Feuerwehren ist der DGUV Grundsatz 305-002 „Prüfgrundsätze für Ausrüstung und Geräte der Feuerwehr“. Sie enthalten Angaben über Art, Umfang und Durchführung der Prüfungen vieler typischer Feuerwehreleinrichtungen.

Die Prüfungen der Feuerwehrausrüstungen können von in den Prüfgrundsätzen genannten Personen durchgeführt werden.

Andere Feuerwehreleinrichtungen sind von dafür qualifizierten Personen zu prüfen. Die Organisation und Durchführung dieser Prüfungen unterliegt der Verantwortung des Trägers des Brandschutzes und ist nicht originäre Aufgabe der Feuerwehr.

5 Anhang

Relevante Vorschriften und Regeln für den Bau und Betrieb von Feuerwehrlhäusern sind z. B.:

- DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“
- Bauordnungen der Länder
- Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) für den Umgang mit überwachungsbedürftigen Anlagen
- Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) für die Lagerung und den Umgang mit gefährlichen Stoffen
- Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Verkehrswege“ (ASR A1.8)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Fußböden“ (ASR A1.5/1,2)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Türen und Tore“ (ASR A1.7)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Maßnahmen gegen Brände“ (ASR A2.2)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Fluchtwege, Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan“ (ASR A2.3)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Beleuchtung“ (ASR A3.4)
- DGUV Regel 108-007 „Lagereinrichtungen und -geräte“
- DIN 14 092-1:2012-04 „Feuerwehrlhäuser – Teil 1: Planungsgrundlagen“
- DIN 14092-3:2012-04 „Feuerwehrlhäuser – Teil 3: Feuerwehrturm“
- DIN 14092-7:2012-04 „Feuerwehrlhäuser – Teil 7: Werkstätten“
- DGUV Information 208-022 „Türen und Tore“
- DGUV Information 204-022 „Erste Hilfe im Betrieb“
- Basisschutz für Katastrophenschutz und Hilfsorganisationen, Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, Zentrum Schutz Kritischer Infrastrukturen, Stand: Mai 2007

Deutsche Gesetzliche
Unfallversicherung e.V. (DGUV)

Glinkastraße 40
10117 Berlin
Tel.: 030 288763800
Fax: 030 288763808
E-Mail: info@dguv.de
Internet: www.dguv.de

AUSZUG

aus der Niederschrift
über die 30. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am
07.02.2022

Zu TOP : 11
Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt
Vorlage: SR/BeVoSr/574/2022

Aufgrund der vorangeschrittenen Zeit schlägt der Vorsitzende vor, die Tagesordnungspunkte 11, 12, 14.1 sowie 16 zu vertagen und in der nächsten Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 14.03.2022 zu behandeln.

Beschluss:

Die Tagesordnungspunkte 11, 12, 14.1 sowie 16 werden vertagt und sollen in der nächsten Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 14.03.2022 behandelt werden.

Ja 11 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Vorsitzender:

Werner Rütz

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 16.08.2022

SR/BeVoSr/574/2022/1

Gremium	Datum	Behandlung
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss	29.08.2022	Ö

Verfasser: Wolf

FB/Aktenzeichen: 6/ 61

Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt

Zielsetzung: Errichtung einer Fahrzeughalle für die Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg in der Vorstadt, Erreichen adäquater Einsatzzeiten im gesamten Stadtgebiet

Beschlussvorschlag:

- 1. Dem vorgestellten Konzept zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit zwei Einstellplätzen einschließlich für den Einsatz und Betrieb notwendiger Sozial- und Geräteräume wird grundsätzlich zugestimmt. Die Ergebnisse der Abstimmung mit der Feuerwehrunfallkasse werden zur Kenntnis genommen.***
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis die Planungen bis einschließlich Leistungsphase 4 HOAI (Genehmigungsplanung) voranzutreiben.***

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 16.08.2022

Wolf, Michael am 16.08.2022

Sachverhalt:

In der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 06. Dezember 2021 wurde seitens der Verwaltung mündlich über den Sach- und Planungsstand hinsichtlich der Errichtung einer Fahrzeughalle für die Freiwillige Feuerwehr in der Vorstadt berichtet. Der Bericht wurde zudem ergänzt durch eine kurze Vorstellung konzeptioneller Planungsüberlegungen für den Standort durch Herrn Hagen (Hagen Architektur und Bauwesen). Der Ausschuss hatte sodann einstimmig folgenden Beschluss gefasst: „Die Verwaltung wird beauftragt, die Mindestanforderungen mit

der Hanseatischen Feuerwehrunfallkasse zum Bau einer entsprechenden Fahrzeughalle (zwei Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge einschl. Mindestbestandteile, Funktionsräume, Abstellflächen für private PKWs etc.) schriftlich abzuklären. Insbesondere sollen auch Fördermöglichkeiten und die Möglichkeit, die Maßnahme in zwei Bauabschnitten zu realisieren (auch Zeitspanne zwischen den Bauphasen) abgeklärt werden. Eine entsprechende Beschlussvorlage soll im ersten Quartal 2022 vorgelegt werden.“

Beschlussgemäß hat die Verwaltung eine entsprechende Beschlussvorlage zur Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 07.02.2022 vorgelegt. Die Beratungen wurden seinerzeit vertagt und auch in der Folgesitzung im Wesentlichen nicht weiter beraten, weil man zunächst die Bescheidung einer Bauvoranfrage hinsichtlich der Errichtung einer Fahrzeughalle für die DLRG-Katastrophenschutzeinheit abwarten wollte. Dieser Vorbescheid liegt nunmehr vor (siehe gesonderten Tagesordnungspunkt). Somit kann das Thema „FFW Standort Vorstadt“ nun vorangetrieben werden. Die Kostenschätzungen wurden umständehalber und der verstrichenen Zeit wegen überarbeitet, die Fördermöglichkeiten überprüft.

Nach der Erteilung eines Bauvorbescheides zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit Funktionsräumen für die Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg auf dem Gelände des „alten“ Bauhofs an der Seedorfer Straße/ Pillauer Weg (Bericht im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss 07.06.2021) war das Büro Hagen Architektur und Bauingenieurwesen mit einer konzeptionellen Planung für diesen Standort beauftragt worden. Hintergrund dieses Vorgehens war es u.a., auf Basis einer damit zu erstellenden Kostenschätzung eine soweit fundierte Haushaltsanmeldung tätigen zu können und eine Grundlage für weitere Abstimmungen des Projekts z.B. mit der Feuerwehr resp. der Feuerwehr-Unfallkasse und im politischen Entscheidungsprozess zu erlangen.

In der Anlage der Vorlage finden sich die o.a. Planunterlagen des Konzepts, die eine Planung mit zwei Fahrzeugplätzen sowie notwendiger Funktionsräume zeigen. Dazu liegt eine (inzwischen überarbeitete) Kostenschätzung bei. Eine weitere (ebenfalls überarbeitete) Kostenschätzung wurde hinsichtlich einer abschnittsweisen Errichtung des Vorhabens (1. BA Halle, 2. BA Funktionsräume) erstellt. Hierzu liegen der Vorlage Planunterlagen an, die den ersten Abschnitt (nur Halle) darstellen. Im Falle eines 1. Bauabschnittes „Halle“ wären bereits die Außenanlagen (u.a. Zufahrt, Stellplätze) mit zu errichten. Inwiefern es günstig wäre, im ersten Abschnitt bereits Teile des zweiten mit zu errichten (z.B. Bodenplatte, Rohbau) wäre zudem zu überlegen. Sollte zunächst nur die Halle alleine stehen, müssten Interimslösungen geschaffen werden (Versetzen des vorhandenen Mietcontainers für die Bekleidung, Anmietung eines Toilettencontainers). Weitere Aufgaben würden ggf. damit im Rahmen der technischen Gebäudeausrüstung entstehen.

Eine Abstimmung mit der Feuerwehr-Unfallkasse wurde auf Basis des erstellten Konzepts und in Abstimmung mit dem Wehrführer durchgeführt. Zu berücksichtigen waren hier folgende Maßgaben der Feuerwehr:

- In der (zukünftigen) Fahrzeughalle des FF-Standortes Vorstadt (Konzeptplanung) sollen untergestellt werden:
 - 1 Löschfahrzeug LF16, Besatzung: 1/ 8
 - 1 Teleskopmastfahrzeug TMF, Besatzung 1/ 2

- Da nicht mit festen Fahrzeugbesetzungen gerechnet werden kann, sollten zusätzlich Schränke für weitere 5 Kameraden vorgehalten werden, also insgesamt 17. Derzeit wäre von einem Verhältnis Männer : Frauen von 12 : 5 auszugehen.
- Die eigentliche Schwarz-Weiß-Trennung findet gemäß dem nachweislichen Konzept der FF-Ratzeburg nach Brandeinsätzen immer bereits an der Einsatzstelle statt. Deshalb wäre am Standort Vorstadt kein Raum hierfür notwendig.
- Die Spinde für S-W-Trennung wären analog zu denen in der Bestandswache vorgesehen.
- Der Lager-/ Geräteraum wird an diesem FF-Standort Vorstadt lediglich zur Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft benötigt. Es sollen hier gelagert werden:
 - Einsatzschläuche
 - Ölbindemittel
 - Schaummittel
 - Atemschutzmasken/ Lungenautomaten
 - Atemluftflaschen
 - Persönliche Einsatzbekleidung (Reserve)
 - Verbrauchsmaterialien für den täglichen Bedarf

Der Feuerwehr-Unfallkasse hat auf dieser Basis – auch hinsichtlich einer Umsetzung in Bauabschnitten – geantwortet:

- Bauabschnitte: *„Aus unserer Sicht ist der alleinige Neubau einer Fahrzeughalle nicht ausreichend, für eine Übergangszeit wäre eine Containerlösung für die sanitären Anlagen (Schwarz-Weiß-Trennung) denkbar, wenn dann in absehbarer Zeit sanitäre Anlagen gebaut werden.“* Und: *„Wir können Ihnen zur Schaffung von Umkleideräumen mit Schwarz-Weiß-Trennung (z.B. Doppelspinde) mit Duschen und Toiletten/Urinalen (mind. je 1 Dusche für Damen und Herren sowie je eine Waschgelegenheit und je eine Toilette sowie für Herren noch mind. 2 Urinale) am FF-Standort Vorstadt auf Antrag eine Übergangsfrist von bis zu 3 Jahren erteilen, sofern nicht gleich alles gebaut werden kann, welches sicherlich in der Summe günstiger wäre.“*
- Umkleiden/ Spinde: *„Da Sie mit 17 Einsatzkräften rechnen müssen, sind die nach DIN 14092 Teil 1 angegebenen 1,2 m² pro Einsatzkraft vorzusehen, dies wären dann in Summe 20,4 m² ggf. zzgl. Verkehrsflächen je nach Zuschnitt der Räume und der Lage der Türen. Die 1,2 m² beziehen sich nur auf die Aufstellfläche des Doppelspindes und der Umkleidefläche davor, s. Bild 33, S. 27 Broschüre „Sicherheit im Feuerwehrhaus“ Hier wird von einer Breite des Doppelspindes von 0,8 m und einer Tiefe von 0,5 m (0,4 m²) sowie einem Umkleidebereich von 0,8 m Breite und 1 m Tiefe (0,8 m²), also 1,2 m² ausgegangen.“*
- Lager/ Geräteraum: *„Wenn ein Lager-/ Geräteraum zur Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft nach Ihrem Nutzungskonzept hier erforderlich ist, richtet sich die Größe und Anzahl der nach den hierfür notwendigen Materialien und Geräte. Nach DIN 14092 muss der Bedarf von der Kommune eigenverantwortlich geprüft werden. Unabhängig davon wird als Mindestausstattung in der DIN 14092 Teil 1 hier empfohlen: Für ein allgemeines Lager von mind. 12 m² und eine für eine allgemeine Werkstatt von ebenso mind. 12 m². Eine genaue Flächengröße darüber hinaus können wir daher nicht nennen. Die Größe muss jedoch zweckmäßig sein.“*

- Trocknungsraum: „Zusätzlich ist ein Trocknungsraum erforderlich (mind. 6 m² nach DIN 14092 Teil 1), hier könnten wir uns auch auf einen geeigneten Trocknungsschrank einigen, welcher zum Trocknen von nasser Einsatzschutzkleidung erforderlich ist, die nicht kontaminiert ist.“
- Zwischenlösung bis Realisierung 2. BA: Auf die Frage, ob eine Zwischenlösung beim 1. Bauabschnitt (nur Halle) mit einem Container für die Bekleidung und einem Container für sanitäre Anlagen ausreichend sei, bzw. was hier verbindlich vorzuhalten wäre, bis ein 2. Bauabschnitt realisiert werde: „Trocknungsraum oder Trocknungsschrank, sofern hier keine andere Lösung praktiziert werden kann. Ggf. weitere Räumlichkeiten nach Nutzungskonzept für diese Zeit. Die Fahrzeughalle darf innerhalb der Mindestmaße (10 x 12,5 m) nicht zur Gerätelagerung genutzt werden.“
- Stellplätze Mindestgröße: „die nach DIN 14092 Teil 1: 2,5 m x 5,5 m. Die Breite ist allerdings nicht mehr zeitgemäß, so dass wir hier eine größere Breite empfehlen. Ansonsten sind beim alarmmäßigen Einparken ggf. Pkw-Stellplätze nicht nutzbar.“

Der Ausschuss hatte zudem darum gebeten, Fördermöglichkeiten abzuklären. Leider sind die Möglichkeiten hier äußerst begrenzt. Nach Recherche und Rückfrage durch den Fachbereich Finanzen, gibt es beim Land derzeit keine Förderungen. Beim Kreis Herzogtum Lauenburg gibt es Fördermittel in begrenzter Höhe, die in der Vergangenheit bei weitem nicht ausreichen, die Vielzahl der Nachfragen zu bedienen. Als Fördermittel werden in 2022 insgesamt 500T € vom Kreis zur Verfügung gestellt. Davon werden 300T € auf den Bereich Feuerwehrgerätehäuser entfallen. 200T € sind für den Bereich Notstrom. Für die Bereiche Feuerwehrgerätehäuser und Notstrom wird sich die Verteilung der Fördermittel an der Anzahl der eingegangenen Anträge und der Höhe der förderfähigen Kosten orientieren. Die Richtlinien hierzu wurden am 30.06.2022 unterzeichnet und treten rückwirkend zum 01. Januar 2022 in Kraft und zum 31. Dezember 2025 außer Kraft.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Unter der HH-Stelle 130.024.9400 wurden für 2021 zunächst Planungsmittel in Höhe von € 50.000 eingestellt. Nach Beschluss stehen in 2022 weitere € 40.000 zur Verfügung. Für 2023 sind derzeit weitere € 260.000 vorgesehen (Verpflichtungsermächtigung).

Nach einer ersten Kostenschätzung zu einem seinerzeitigen Konzept (Sitzung BA 01.11.2021, n.ö. Bericht) wurden für das Gesamtvorhaben weitere € 40.000 an Planungsmitteln für 2022 und für 2023 Bau- und Planungskosten in Höhe von € 690.000 zum Vermögenshaushalt angemeldet. In der Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 01.11.2021 wurde diesem Vorschlag zunächst nicht gefolgt. Nach weiterer Überarbeitung der Konzeptplanung, nachdem eine Vermessung des Baugrundstückes vorlag und nachdem Gelegenheit zur weiteren Abstimmung mit dem Wehrführer bestand konnte dann das derzeit vorliegende Konzept erarbeitet werden. Auf dieser Grundlage wurden die Kosten für die Realisierung des Vorhabens in einem Zuge (Halle mit Funktionsräumen) (zunächst auf rd. € 626.560 netto) überarbeitet auf rd. € 682.700 netto, d.h. (auf rd. € 745.600 brutto) überarbeitet auf € 812.400 brutto grob geschätzt.

Für die Realisierung in Bauabschnitten wurden demnach die Kosten für den 1. Bauabschnitt (Halle) (auf rd. € 356.850 netto, resp. € 424.650 brutto) überarbeitet auf rd. € 387.900 netto resp. € 461.600 brutto grob geschätzt. Der 2. Bauabschnitt (notwendige Funktionsräume) würde dann noch mit (rd. € 312.750 netto, resp. € 372.200 brutto) überarbeitet € 336.750 netto resp. € 400.700 brutto zu Buche schlagen. Das würde somit zu einer Summe von (rd. € 797.000 brutto) überarbeitet rd. € 862.300 brutto bei einer Realisierung in Abschnitten führen, wobei diese Kosten mit größeren Unsicherheiten aufgrund der Zeitspanne und der zusätzlichen Interimslösungen für die Funktion in dieser Zeitspanne behaftet wären. Diese Interimslösungen sind nicht in der Kostenschätzung enthalten. Ebenso nicht enthalten in den Kostenschätzungen für den Hochbau sind Kosten für die Freimachung des Grundstücks, Erschließungskosten, Kosten für Möbel und Einrichtungen und weitere Planungskosten für haustechnische Anlagen oder z.B. eine Baubegleitung mit Bodenluftmessungen aufgrund der vorhandenen Verfüllungen unter dem Baugrundstück. Auch die Herstellung der Außenanlagen (Hallenzufahrt von der L 203 und Stellplätze vom Pillauer Weg (geschätzt rd. € 150.000)) ist bisher nicht in den anliegenden Kostenschätzungen enthalten. Es ist jedenfalls festzustellen, dass ein Bau in Abschnitten in jedem Fall höhere Kosten verursachen wird. Von Seiten des Fachbereichs Stadtplanung, Bauen und Liegenschaften kann somit zu einer Realisierung in einem Zuge geraten werden.

In der 31. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am 14.03.2022 wurde im nichtöffentlichen Sitzungsteil über eine alternative Finanzierungsmöglichkeit des Bauvorhabens berichtet. Dieses Finanzierungsmodell sieht u. a. vor, dass der private Investor den Neubau abwickelt, finanziert und bewirtschaftet. Das Entgelt für die Gebrauchsüberlassung und den Betrieb würden mit einem Wagnis- und Gewinnzuschlag über ein Mietmodell im Rahmen einer Art öffentlich-privaten Partnerschaft auf die Stadt umgelegt werden. Diese Mietzahlungen liegen in der Regel über den bei einer kreditfinanzierten Abwicklung fällig werdenden Kapitalmarktzinsen. Zudem wäre zu klären, inwiefern das Grundstück veräußert bzw. über einen Erbbaurechtsvertrag an den privaten Investor abgegeben werden sollte, um es sogleich wieder „anzumieten“.

An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass eine derartige Abwicklung des Vorhabens als kreditähnliches Rechtsgeschäft nach § 85 Abs. 6 Gemeindeordnung einzustufen wäre und somit auch eine Ausschreibungspflicht einherginge; die Investitionssumme wäre somit ebenfalls Bestandteil der kommunalen Verschuldung.

Dennoch sollten aus Sicht der Verwaltung weitere Finanzierungsalternativen geprüft werden. Hierbei stellt sich die Frage, inwiefern im Rahmen einer Kooperation mit den vorhandenen (Beteiligungs-)Gesellschaften im VS-Verbund eine Realisierung des Neubaus möglich erscheint, um so u. a. Synergien durch den Vorsteuerabzug zu erzielen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Beschlussfassung der Stadtvertretung vom 13.06.2022 hinsichtlich der möglichen Gründung einer städtischen Immobiliengesellschaft verwiesen (TOP 30).

Anlagenverzeichnis:

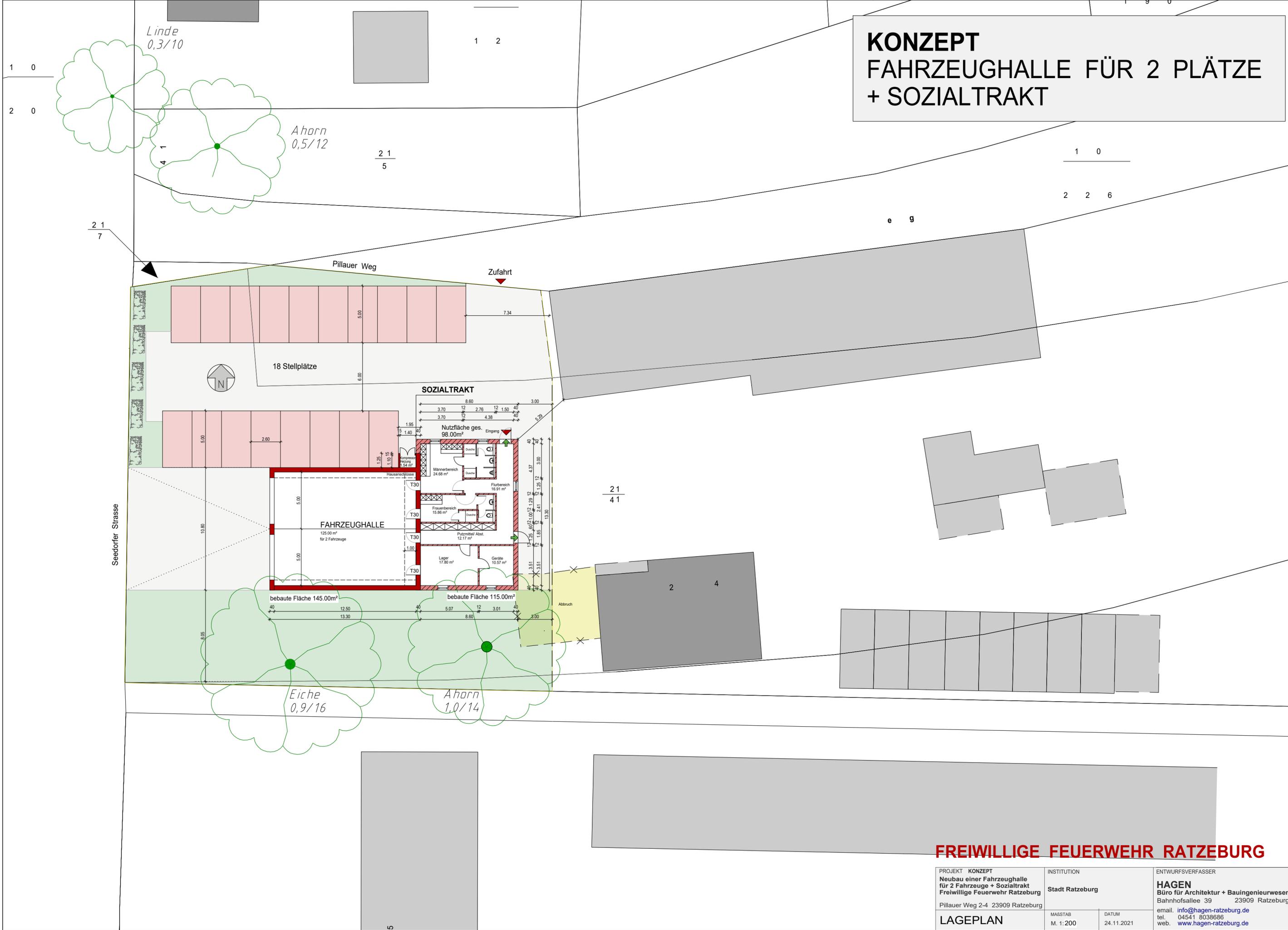
- Zeichnungen Konzept Fahrzeughalle mit Funktionsräumen

- Kostenschätzung (überarb. 02.08.22) Fahrzeughalle mit Funktionsräumen
- Zeichnungen Konzept 1. BA – nur Fahrzeughalle
- Kostenschätzungen (überarb. 02.08.22) 1. BA Fahrzeughalle und 2. BA Funktionsräume
- Broschüre „Sicherheit im Feuerwehrhaus“

mitgezeichnet haben:

Christian Nimitz, Gemeindeführer

KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE + SOZIALTRAKT



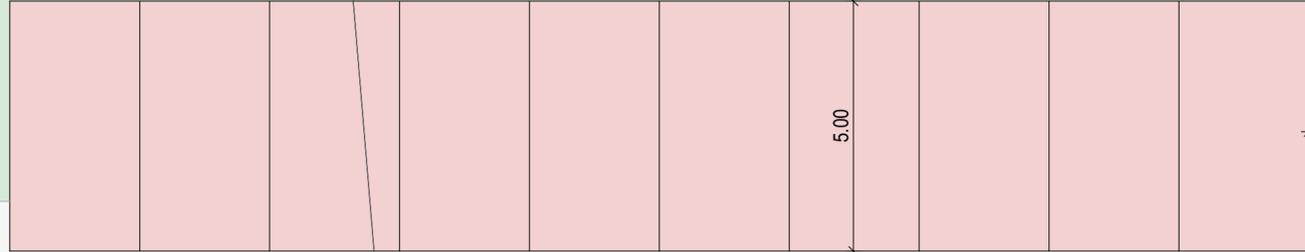
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg		ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email: info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
	MABSTAB M. 1:200	DATUM 24.11.2021	
LAGEPLAN			

Pillauer Weg

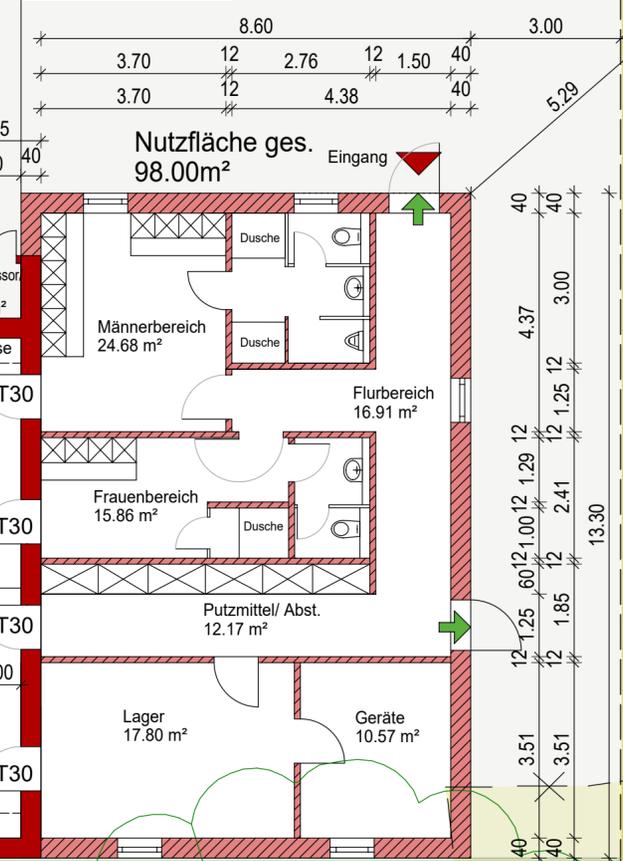
Zufahrt

KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE + SOZIALTRAKT



18 Stellplätze

SOZIALTRAKT



Nutzfläche ges.
98.00m²

FAHRZEUGHALLE

125.00 m²
für 2 Fahrzeuge

bebaute Fläche 145.00m²

bebaute Fläche 115.00m²

21
41

Abbruch

Eiche
0,9/16

Ahorn
1,0/14

FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email: info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de	
	GRUNDRISS	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

Seedorfer Strasse

10.80

8.05

5.00

5.00

6.00

5.00

1.25

1.10

1.5

1.95

1.40

T30

T30

T30

T30

8.60

3.70

12

2.76

12

1.50

40

3.70

12

4.38

40

3.00

5.29

40

40

40

3.00

4.37

12

1.25

12

3.00

40

40

13.30

40

40

12

1.29

12

2.41

12

1.25

12

3.00

40

40

12

1.00

12

1.29

12

2.41

12

1.25

12

3.00

40

40

12

1.25

12

1.85

12

3.51

12

1.85

12

3.51

40

40

40

40

3.51

12

1.25

12

1.85

12

3.51

40

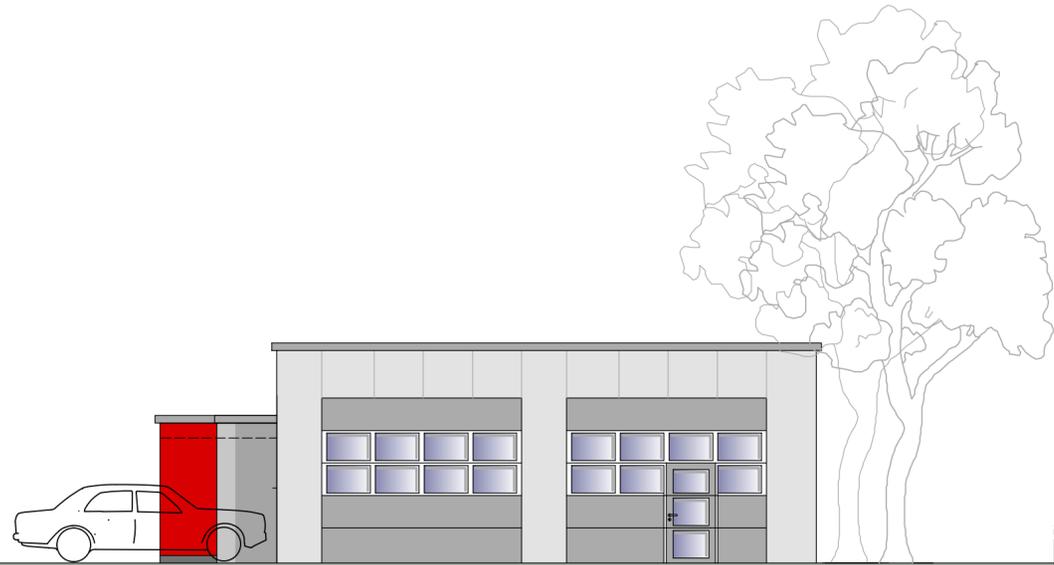
40

13.30

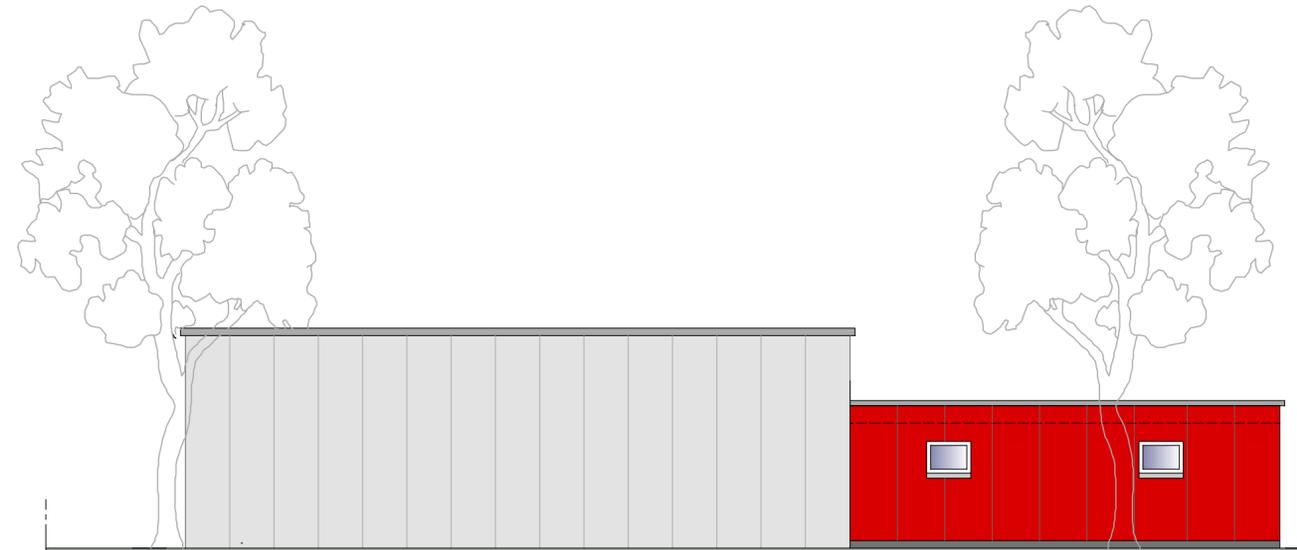
2

4

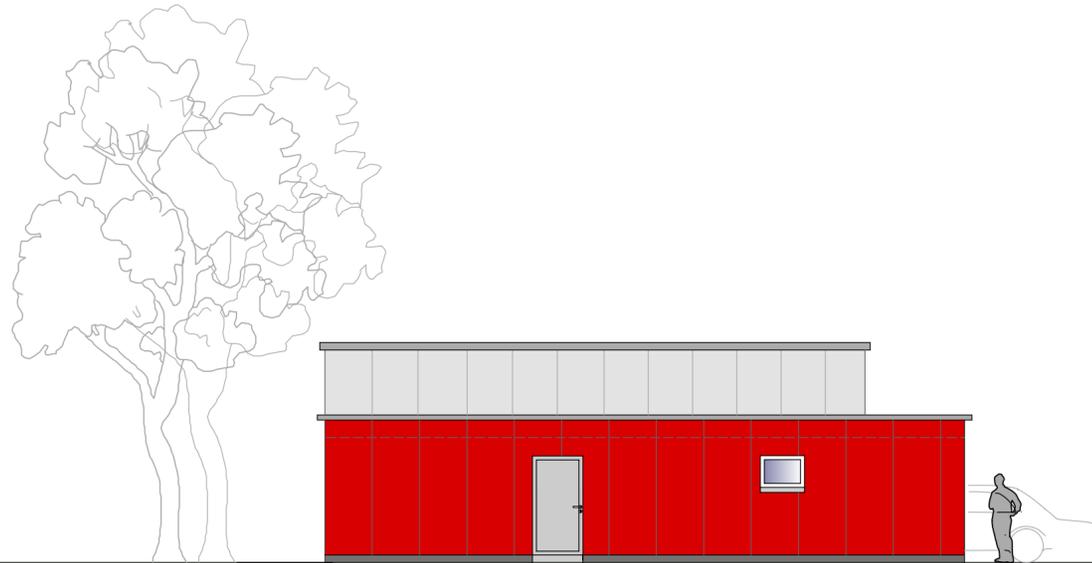
**KONZEPT
FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE
+ SOZIALTRAKT**



Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Nordansicht

FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge + Sozialtrakt Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email. info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
ANSICHTEN	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021 / Update Kosten 01.08.2022

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen 125 m2

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst, Trennwand zum Sozialtrakt massiv	460,00 €	57.500,00 €
300 Putz und Trockenbau	125,00 €	15.625,00 €
300 Zimmerer Halle als Holzkonstruktion mit Blechverkleidung niedrig gedämmt	650,00 €	81.250,00 €
300 Dachdecker / Klempner	188,00 €	23.500,00 €
400 Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	127,00 €	15.875,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	94,00 €	11.750,00 €
300 Tore / Türen	230,00 €	28.750,00 €
300		
300		
300 Bodenbeläge / Estrich	77,00 €	9.625,00 €
300 Maler	94,00 €	11.750,00 €
300 Unvorhersehbares	50,00 €	6.250,00 €
Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		32.000,00 €
		293.875,00 €

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum ca. 98m2

Kostengruppe:

	€ / m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst	355,00 €	34.790,00 €
300 Putz und Trockenbau	177,00 €	17.346,00 €
300 Zimmerer Holzrahmenbau mit Trespaverkleidung	645,00 €	63.210,00 €
300 Dachdecker / Klempner Dach am Eingang	205,00 €	20.090,00 €
400 Sanitär / Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	325,00 €	31.850,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	165,00 €	16.170,00 €
300 Fenster / Türen	130,00 €	12.740,00 €

300	Tischler	98,00 €	9.604,00 €
300	Estrich	65,00 €	6.370,00 €
300	Bodenbeläge	65,00 €	6.370,00 €
300	Fliesen	170,00 €	16.660,00 €
300	Maler	132,00 €	12.936,00 €
300	Unvorhersehbares	50,00 €	4.900,00 €
	Außenanlage anteilig grobe Schätzung		22.000,00 €
	netto + 19 % MwSt.		275.036,00 €

Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen 293.875,00 €
Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum 275.036,00 €

700	Baunebenkosten ca. 20 %		113.782,20 €
	Architektenhonorar Phase 1-9		
	Statik+Wärmeschutz		
	Beratung zu Fördergeldern		
	Gebühren Bauamt		
	Vermessung		
	ohne:		
	Haustechnikingenieur		
	Bodengutachten ist vorhanden		
	Räumung Grundstück + Außenanlage		
	sämtliche Möbel und Einrichtungen		
	Glastrennwände		
	Erschließung, Wasser, Strom, Telekom		
	Summe netto:		682.693,20 €

Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer: 682.693,20 €

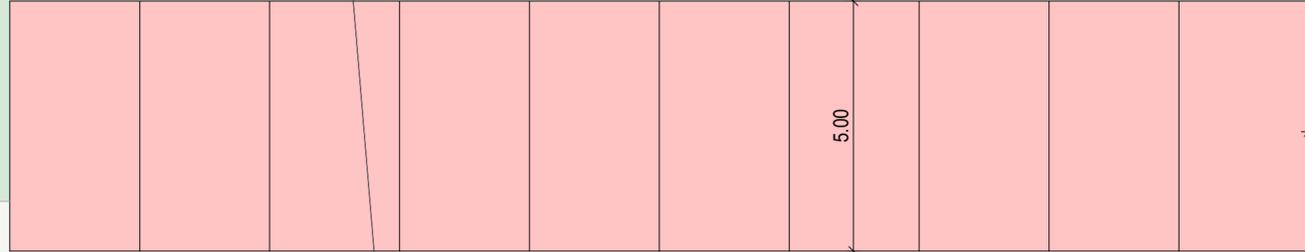
Aufgestellt, Ratzeburg, den 01.08.2022

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen

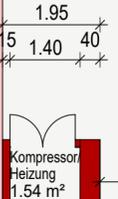
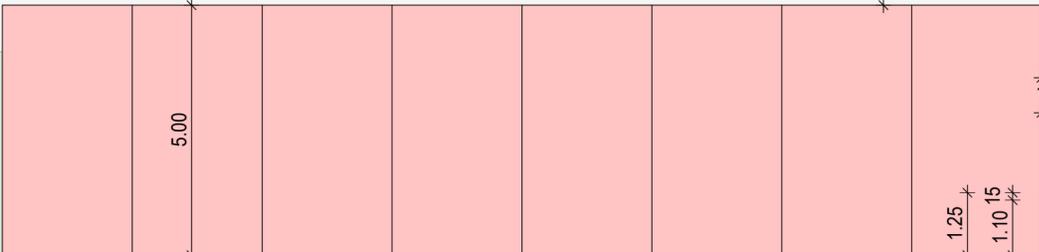
Pillauer Weg

Zufahrt

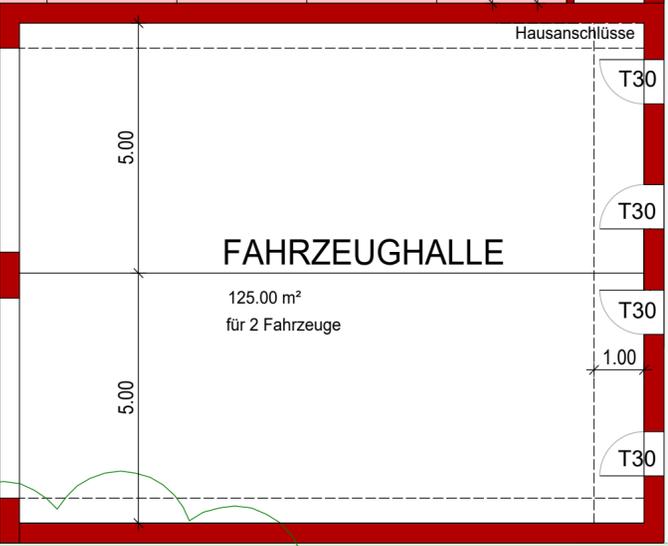
KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE



18 Stellplätze



Hausanschlüsse



FAHRZEUGHALLE

125.00 m²
für 2 Fahrzeuge

21
41

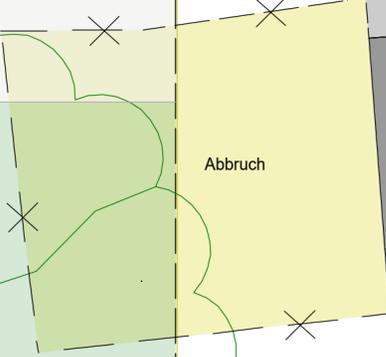
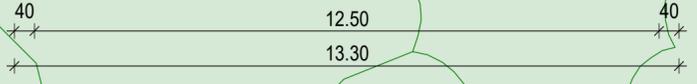
Seedorfer Strasse

10.80

10.80

bebaute Fläche 145.00m²

8.05



Abbruch

2

4

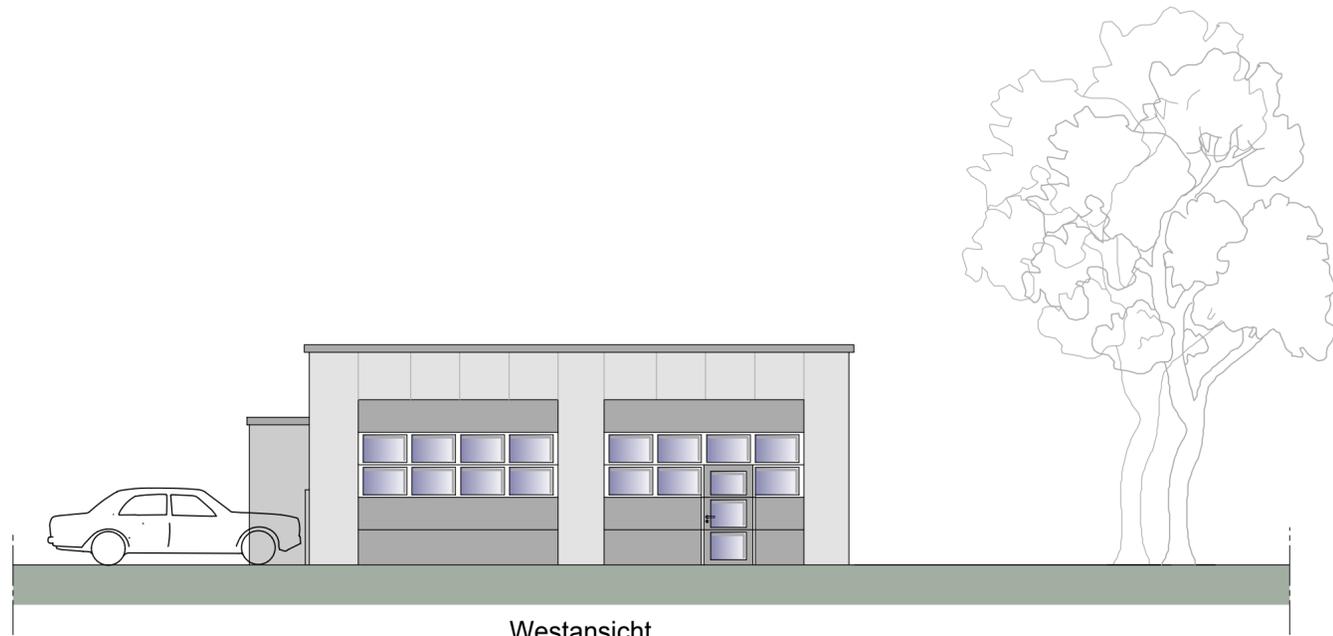
Eiche
0,9/16

Ahorn
1,0/14

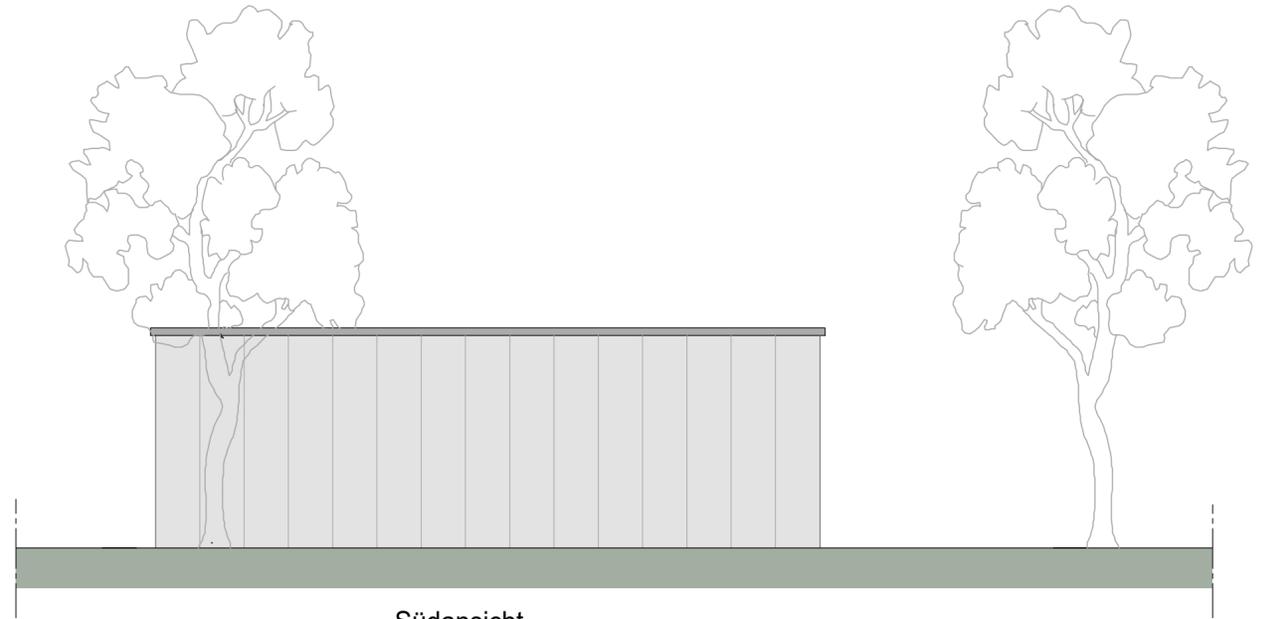
FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg	ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg email. info@hagen-ratzeburg.de tel. 04541 8038686 web. www.hagen-ratzeburg.de
GRUNDRISS	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

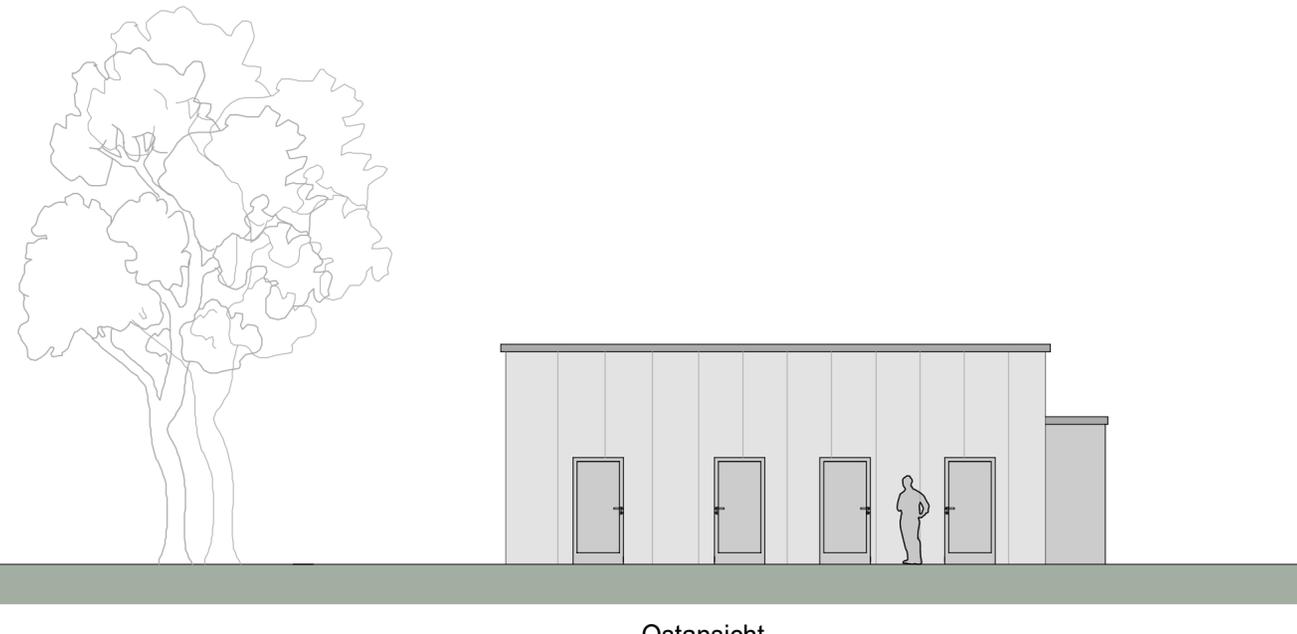
KONZEPT FAHRZEUGHALLE FÜR 2 PLÄTZE



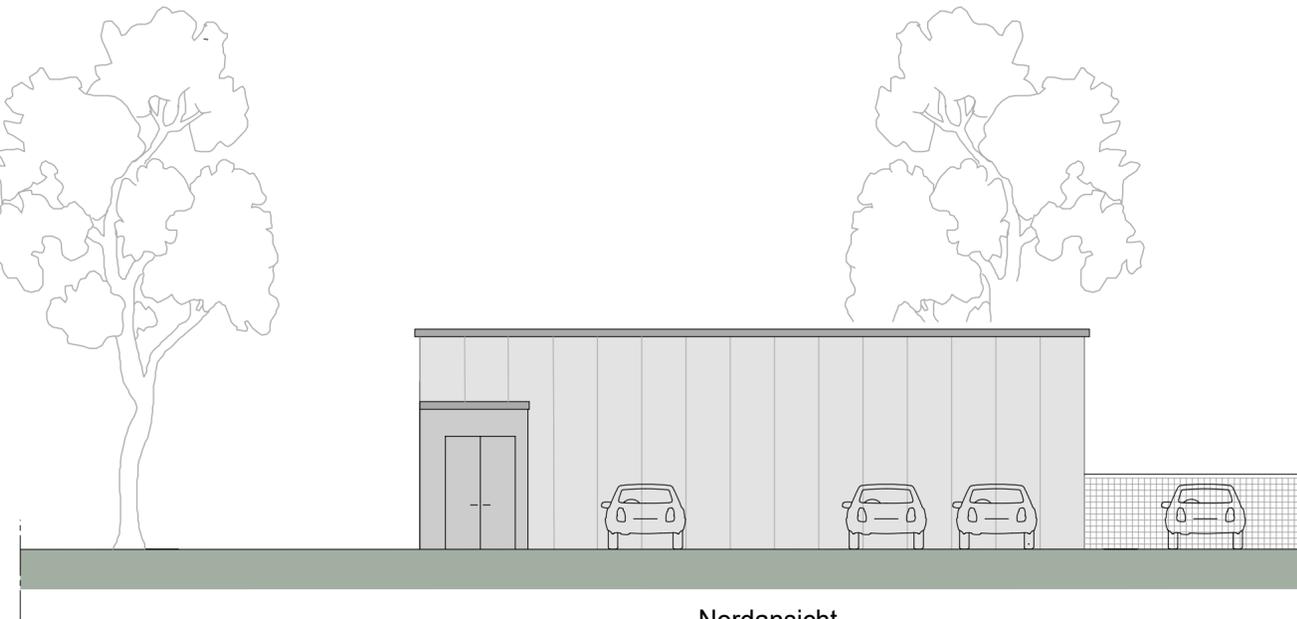
Westansicht



Südansicht



Ostansicht



Nordansicht

FREIWILLIGE FEUERWEHR RATZEBURG

PROJEKT KONZEPT Neubau einer Fahrzeughalle für 2 Fahrzeuge Freiwillige Feuerwehr Ratzeburg Pillauer Weg 2-4 23909 Ratzeburg	INSTITUTION Stadt Ratzeburg		ENTWURFSVERFASSER HAGEN Büro für Architektur + Bauingenieurwesen Bahnhofsallee 39 23909 Ratzeburg
	ANSICHTEN	MASSTAB M. 1:100	DATUM 24.11.2021

Andreas Hagen
Dipl.-Bauingenieur

Bahnhofsallee 39
23909 Ratzeburg

tel 04541.8 03 86 86
fax 04541.8 03 86 89

info@hagen-ratzeburg.de
www.hagen-ratzeburg.de

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Halle mit zwei Stellplätzen

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021 / **01.08.2022**

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

Fahrzeughalle mit zwei Stellplätzen 125 m2

Kostengruppe:

	€/ m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst,	505,00 €	63.125,00 €
300 Putz und Trockenbau	135,00 €	16.875,00 €
300 Zimmerer	705,00 €	88.125,00 €
Halle als Holzkonstruktion mit Blechverkleidung niedrig gedämmt		
300 Dachdecker / Klempner	205,00 €	25.625,00 €
400 Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	180,00 €	22.500,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	115,00 €	14.375,00 €
300 Tore / Türen	260,00 €	32.500,00 €
300 Bodenbeläge / Estrich	85,00 €	10.625,00 €
300 Maler	90,00 €	11.250,00 €
300 Unvorhersehbares	50,00 €	6.250,00 €
Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		32.000,00 € 323.250,00 €
700 Baunebenkosten ca. 20 %		64.650,00 €
Architektenhonorar Phase 1-9		
Statik+Wärmeschutz		
Beratung zu Fördergeldern		
Gebühren Bauamt		
Vermessung		
ohne:		
Haustechnikingenieur		
Bodengutachten ist vorhanden		
Räumung Grundstück + Außenanlage		
sämtliche Möbel und Einrichtungen		
Glastrennwände		
Erschließung, Wasser, Strom, Telekom		
Summe netto:		387.900,00 €

Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:

387.900,00 €

Aufgestellt, Ratzeburg, den 01.08.2022


Dipl.-Bauing. Andreas Hagen

HAGEN Architektur + Bauingenieurwesen · Bahnhofsallee 39 · 23909 Ratzeburg

Andreas Hagen
Dipl.-Bauingenieur

Bahnhofsallee 39
23909 Ratzeburg

tel 04541.8 03 86 86
fax 04541.8 03 86 89

info@hagen-ratzeburg.de
www.hagen-ratzeburg.de

nur Sozialtrakt im 2. Bauabschnitt

Kostenschätzung Neubau für Kostengruppe 300, 400 und 700 Konzept

Bauvorhaben:

Stadt Ratzeburg freiwillige Feuerwehr 2.Standort Pilauer Weg 2-4

Bauherren:

Stadt Ratzeburg vertreten durch M.Wolf

Grundlagen der Ermittlung:

Konzept vom 24.11.2021 / **Update 01.08.2022**

Kosten der Gewerke netto + 19 % MwSt.

Sozialtrakt inkl. Lager und Geräteraum ca. 98m²

Kostengruppe:

	€/ m ² Wohnfläche	Gesamtkosten
300 Mauer und Stahlbeton, Erdbau, Gerüst	344,00 €	33.712,00 €
300 Putz und Trockenbau	185,00 €	18.130,00 €
300 Zimmerer Holzrahmenbau mit Trespaverkleidung	650,00 €	63.700,00 €
300 Dachdecker / Klempner	215,00 €	21.070,00 €
400 Sanitär / Heizung / Lüftung / Basis Gasbrennwert	335,00 €	32.830,00 €
400 Elektro / Beleuchtung	170,00 €	16.660,00 €
300 Fenster / Türen	155,00 €	15.190,00 €
300 Tischler	100,00 €	9.800,00 €
300 Estrich	70,00 €	6.860,00 €
300 Bodenbeläge	65,00 €	6.370,00 €
300 Fliesen	170,00 €	16.660,00 €
300 Maler	130,00 €	12.740,00 €
300 Unvorhersehbares	50,00 €	4.900,00 €
Außenanlage anteilig grobe Schätzung netto + 19 % MwSt.		22.000,00 € 280.622,00 €
700 Baunebenkosten ca. 20 % Architektenhonorar Phase 1-9 Statik+Wärmeschutz Beratung zu Fördergeldern Gebühren Bauamt Vermessung	ohne: Haustechnikingenieur Bodengutachten ist vorhanden Räumung Grundstück + Außenanlage sämtliche Möbel und Einrichtungen Erschließung, Wasser, Strom, Telekom	56.124,40 €
Summe netto:		336.746,40 €

Gesamtkosten ohne Mehrwertsteuer:

336.746,40 €

Aufgestellt, Ratzeburg, den 01.08.2022

Dipl.-Bauing. Andreas Hagen

205-008

DGUV Information 205-008



Sicherheit im Feuerwehrhaus

Sicherheitsgerechtes Planen,
Gestalten und Betreiben

Impressum

Herausgeber:
Deutsche Gesetzliche
Unfallversicherung e.V. (DGUV)

Glinkastraße 40
10117 Berlin
Tel.: 030 288763800
Fax: 030 288763808
E-Mail: info@dguv.de
Internet: www.dguv.de

Sachgebiet „Feuerwehren und Hilfeleistungsorganisationen“
Fachbereich „Feuerwehren, Hilfeleistungen, Brandschutz“ der DGUV

Ausgabe: Dezember 2016

DGUV Information 205-008
zu beziehen bei Ihrem zuständigen Unfallversicherungsträger oder unter www.dguv.de/publikationen

Sicherheit im Feuerwehrhaus

Sicherheitsgerechtes Planen,
Gestalten und Betreiben

Inhaltsverzeichnis

	Seite		Seite
	5	3	
Vorbemerkungen	5	Organisatorische Maßnahmen	37
		3.1. Zugang zum Regelwerk für Sicherheit und	
Einleitung	6	Gesundheitsschutz.....	37
Planungsgrundlagen.....	6	3.2. Brandschutz und Erste Hilfe.....	37
		3.3. Gefährdungsbeurteilung.....	39
1 Außenanlagen	7	3.4. Prüfung von baulichen Einrichtungen und	
1.1 An- und Abfahrtswege.....	7	Anlagen.....	39
2 Innenbereich	12	4	40
2.1 Verkehrswege.....	12	5	Anhang
2.1.1 Alarmwege im Feuerwehrhaus.....	12		Relevante Vorschriften und Regeln für den
2.1.2 Verkehrswegmaße im Feuerwehrhaus.....	13		Bau und Betrieb von Feuerwehrhäusern.....
2.1.5 Türen, Glas in Türen.....	17		42
2.2 Fahrzeughallen.....	18		
2.2.2 Tore.....	20		
2.2.3 Dieselmotoremissionen (DME).....	23		
2.3 Weitere technische Anforderungen.....	25		
2.3.1 Beleuchtung im Feuerwehrhaus.....	25		
2.3.2 Anforderungen an Elektroinstallationen.....	25		
2.3.3 Raumtemperaturen.....	26		
2.4 Andere Funktionsbereiche.....	26		
2.4.1 Sozialtrakt.....	26		
2.4.2 Schulungsraum.....	28		
2.4.3 Allgemeine Werkstätten.....	28		
2.4.4 Arbeitsgruben.....	29		
2.4.5. Läger, Regale.....	29		
2.4.6 Gefahrstoffe im Feuerwehrhaus.....	31		
2.4.7 Werkstätten für persönliche Schutzausrüstungen...	32		
2.4.8 Schlauchpflegewerkstätten.....	33		
2.4.9 Feuerwehrtürme – Schlauchtürme, Übungstürme...	34		

Vorbemerkungen

Die vorliegende Information „Sicherheit im Feuerwehrhaus“ gibt Anregungen und Hinweise für den Neu- und Umbau sowie den sicheren Betrieb von Feuerwehrhäusern. Sie soll helfen, die Sicherheit von Feuerwehrangehörigen, Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen in Einrichtungen der Feuerwehr weiter zu erhöhen. Den jeweiligen Kapiteln sind Grundsätze zur Sicherheit im Feuerwehrhaus vorangestellt, die bei der Festlegung der eigenen Schutzziele bei der Gefährdungsbeurteilung eine Hilfestellung bieten sollen. Sie tragen den allgemeinen Erfahrungen des Feuerwehrdienstes Rechnung und unterstützen bei der Umsetzung der Vorgaben der DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“.

Das Bauordnungsrecht der Länder stellt an Arbeitsstätten, die ganz oder teilweise öffentlich zugänglich sind, auch dann Anforderungen an die Barrierefreiheit, wenn dort keine Menschen mit Behinderungen beschäftigt sind.

Im Hinblick auf die Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigungen sollte bereits im Vorfeld einer Neu- oder Umbaumaßnahme darüber entschieden werden, in wie weit Barrierefreiheit erzielt werden muss, um auch Menschen mit Handicap den Zugang ins Feuerwehrhaus sowie das schnelle und sichere Verlassen zu ermöglichen. Eine barrierefreie Gestaltung kann auch für die in Eile befindlichen Einsatzkräfte Vorteile haben.

Berücksichtigt werden sollte auch, dass mehr und mehr jüngere Kinder im Feuerwehrhaus betreut werden.

Mit Erscheinen der überarbeiteten DIN 14092 „Feuerwehrhäuser“ im April 2012 haben sich einige Anforderungen geändert, wie z. B. die Durchfahrtsbreiten aufgrund der Erhöhung der maximal zulässigen Breite von Fahrzeugen. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass geänderte Anforderungen erst ab dem Erscheinungsdatum dieser Norm zu berücksichtigen sind. Früher errichtete Feuerwehrhäuser müssen nicht zwingend an die aktuelle Norm angepasst werden, wenn die Schutzziele der DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ eingehalten werden.

Vorhandene Gefährdungen sind hinsichtlich ihres Risikos zu bewerten. Daraus ist die Rangfolge geeigneter Maßnahmen zu ihrer Beseitigung bzw. Minimierung abzuleiten. Eine Anleitung zur Gefährdungsbeurteilung gibt die DGUV Information 205-021 „Leitfaden zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung im Feuerwehrdienst“.

Am Ende verschiedener Kapitel befindet sich ein Fragenkatalog, der Unterstützung bei der Gefährdungsbeurteilung für Feuerwehrhäuser geben soll. Als weitere Hilfe kann eine ausführliche ausfüllbare Checkliste im Downloadbereich unter

► www.dguv.de/webcode/d133197

heruntergeladen werden.

Organisatorische Maßnahmen, wie z. B. Prüfungen, Vorsorge- bzw. Eignungsuntersuchungen, Unterweisungen oder die Bestellung von Sicherheitsbeauftragten sowie von Ersthelferinnen und Ersthelfern werden hier nicht behandelt.

Einleitung

Feuerwehrrhäuser sind Ausgangspunkt für Brand- und Hilfeleistungseinsätze. Hier befinden sich insbesondere die Feuerwehrfahrzeuge mit der für den Einsatz benötigten Technik.

Für Feuerwehrangehörige beginnt mit der Alarmierung der „Einsatzstress“. Sie sollen schnellstmöglich Hilfe leisten zum Schutz von Menschen, Tieren oder Sachwerten. Neben der gebotenen Eile des Einsatzes können die Feuerwehrangehörigen häufig unter psychischer Anspannung stehen. Eindrücke und Belastungen vergangener Einsätze können ins Bewusstsein zurück gerufen werden. Insbesondere der Einsatzdienst mit seinen physischen und psychischen Belastungen unterscheidet sich grundlegend von anderen Tätigkeiten und ist zum Teil mit erhöhten Anforderungen an die Feuerwehreinrichtungen verbunden.

Durch organisatorische und personenbezogene Maßnahmen, wie Warnhinweise oder Verhaltensregeln, wird bei Gefahren durch bauliche Mängel oftmals keine ausreichende Sicherheit erreicht, wenn das besondere Verhalten der Feuerwehrangehörigen dem entgegensteht. Aus diesem Grund sind an bestimmte Bereiche in Feuerwehrrhäusern andere, teilweise höhere Anforderungen an die technisch-bauliche Sicherheit zu stellen, als an Arbeitsstätten. Geeignete bauliche Maßnahmen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass sich trotz der gebotenen Eile keine Unfälle ereignen. Die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ gibt deshalb dafür verbindliche Schutzziele vor.

Neben Feuerwehrfahrzeugen werden in Feuerwehrrhäusern weitere Ausrüstungen und Geräte bereitgehalten und Feuerwehrangehörige sowie deren Technik auf Einsätze vorbereitet. So befinden sich hier u. a. auch Sozial- und Schulungsräume sowie feuerwehrspezifische Läger und Werkstätten (z. B. für Atemschutz, Schlauchpflege).

Der Träger der Feuerwehr ist als Unternehmerin bzw. Unternehmer für die sichere Gestaltung der baulichen und technischen Einrichtungen sowie die gesundheitsgerechten Bedingungen für die Feuerwehrangehörigen verantwortlich. Dazu müssen sowohl beim Neu- und Umbau von Feuerwehrrhäusern, als auch für den Betrieb die erforderlichen baulichen, technischen und organisatorischen Maßnahmen getroffen werden. Zu ihren/seinen Aufgaben gehört u. a. die regelmäßige Begehung der Feuerwehrrhäuser, bei der Gefährdungen erkannt und erforderliche Maßnahmen eingeleitet werden.

Jedoch muss jede Einsatzkraft im Rahmen der ihr übertragenen Aufgaben für die Sicherheit im Feuerwehrrhaus beitragen. Neben der Unternehmerin bzw. dem Unternehmer ist auch die Leitung der Feuerwehr sowie die Feuerwehr-Führungskräfte verantwortlich. Unterstützung erhalten sie durch Sicherheitsbeauftragte sowie ggf. durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit der Kommune.

Als Entscheidungshilfe sind in dieser Information Lösungsvorschläge zur Sicherheit im Feuerwehrrhaus zusammengestellt. Sie kann sowohl bei Baumaßnahmen für Feuerwehrrhäuser, als auch bei der zum sicheren Betrieb erforderlichen Gefährdungsbeurteilung unterstützen. Sie richtet sich an den Unternehmer bzw. die Unternehmerin, die mit der Planung betrauten Personen sowie an die Leitung der Feuerwehr und nicht zuletzt an Sicherheitsbeauftragte.

Planungsgrundlagen

Bei der Planung von Feuerwehrrhäusern ist neben anderen Vorschriften insbesondere die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ zu beachten. Sie formuliert spezielle einzuhaltende Schutzziele.

Für die bedarfsgerechte Neuplanung von Feuerwehrrhäusern ist mit der Normenreihe DIN 14 092 „Feuerwehrrhäuser“ eine einheitliche konkrete Grundlage geschaffen.

Die allgemeinen Anforderungen für Arbeitsstätten ergeben sich aus der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) sowie deren Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) und sind zu berücksichtigen.

Relevante Vorschriften und Regeln sind im Anhang aufgelistet.

Die Planung sollte im Dialog mit der Feuerwehr erfolgen, um die jeweiligen Erfordernisse zu berücksichtigen.

Hinweis:

Die Feuerwehr und damit auch das Feuerwehrrhaus ist eine kritische Infrastruktur. Im Einsatz- und Katastrophenfall bildet unter anderem die Feuerwehr das Rückgrat der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr. Würde die Funktionsfähigkeit des Feuerwehrrhauses im Einsatz- oder Katastrophenfall erheblich eingeschränkt oder gar ausfallen (z. B. durch Stromausfall, Brand, Blitzschlag oder Überschwemmung), sind nachhaltige Einschränkungen bei der Versorgung mit Hilfeleistungen für die betroffene Bevölkerung die Folge. Auch dies sollte bei der Planung von Feuerwehrrhäusern beachtet werden.

1 Außenanlagen

Die nachfolgenden Ausführungen gelten vorrangig für Außenanlagen von Feuerwehrhäusern, die von den Einsatzkräften nach ihrer Alarmierung zum schnellen An- und Ausrücken genutzt werden. Da hier die in den Vorbemerkungen beschriebenen besonderen Bedingungen vorherrschen, werden an diese Außenanlagen spezielle Anforderungen gestellt.

1.1 An- und Abfahrtswege

Grundsatz

Die An- und Abfahrtswege am Feuerwehrhaus müssen so angeordnet sein, dass die Einsatzkräfte sicher an- und ausrücken können.

Auch unter Einsatzbedingungen sind Gefährdungen der Feuerwehrangehörigen durch das Bewegen von Fahrzeugen zu vermeiden (DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“). Zu diesen gehören sowohl die ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge als auch die Fahrzeuge der anrückenden alarmierten Einsatzkräfte.

Besondere Gefährdungen entstehen durch Fahrzeugbewegungen in der direkten Nähe des Feuerwehrhauses, wenn sich Verkehrswege kreuzen. Dies sind insbesondere **Kreuzungen**

- der ankommenden Einsatzkräfte untereinander,
- der mit PKW oder Fahrrad anrückenden Einsatzkräfte und bereits ausrückenden Einsatzfahrzeugen,
- der anrückenden Einsatzkräfte und der Fußwege der zum Feuerwehrhaus eilenden Einsatzkräfte,
- der ausrückenden Feuerwehrfahrzeuge und den Fußwegen der zum Feuerwehrhaus eilenden Einsatzkräfte,
- der zum Feuerwehrhaus eilenden Einsatzkräfte und den Fahrwegen anderer Verkehrsteilnehmer.

Unerwartete „Begegnungen“ sind insbesondere durch geeignete bauliche/gestalterische Maßnahmen vermeidbar. Sie sollen so wirken, dass sich die Feuerwehrangehörigen zwangsläufig sicher verhalten. Bereits bei der Planung von Feuerwehrhäusern müssen die Voraussetzungen für gefahrlose Betriebs- und Einsatzabläufe in und um Feuerwehrhäuser geschaffen werden. Auch die Lage des Feuerwehrhauses sowie die Größe und Beschaffenheit der Außenanlagen beeinflussen die Sicherheit entscheidend.

In die Betrachtung der Fahrwege am Feuerwehrhaus sind auch die Wege der zu Fuß zum Feuerwehrhaus eilenden Feuerwehrangehörigen einzubeziehen (siehe auch Abschnitt 1.3). Nicht zu vergessen sind Abstellplätze für Fahrräder (z. B. Fahrradständer). Diese sollten möglichst nahe am Alarmeingang aber so angeordnet sein, dass die Fahrräder nicht in die Fußwege der Feuerwehrangehörigen hineinragen.

Im Folgenden werden beispielhaft sich kreuzende Verkehrswege im Außenbereich eines Feuerwehrhauses dargestellt, die zu vermeiden sind (Bild 1):

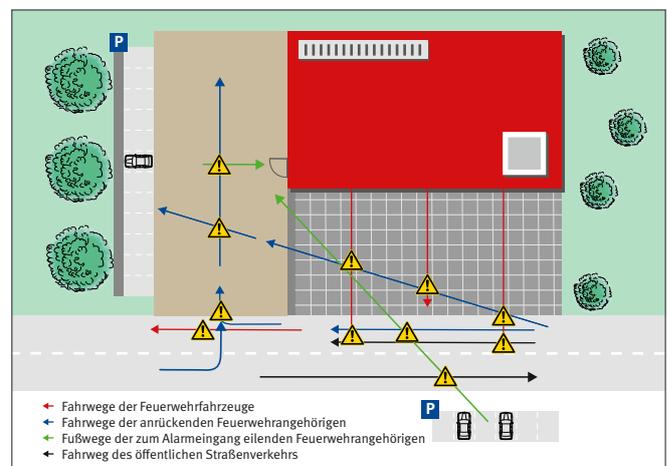


Bild 1 Außenanlagen mit Gefährdungen durch sich kreuzende Verkehrswege (im Interesse der Übersichtlichkeit sind nicht alle möglichen Kreuzungen markiert)

Kreuzungen der Fahrwege der Fahrzeuge

Im Bild 1 führt der schnellste Weg der von rechts kommenden Einsatzkräfte schräg über den Stauraum. Damit kreuzen ihre Fahrwege die der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge direkt vor den Hallentoren und sind dadurch schlecht sichtbar für die Fahrzeugführer. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass die so abkürzenden Fahrzeuge mit den auf dem Parkplatz längs entlang-fahrenden PKW kollidieren können.

Aber auch die Fahrwege der auf der Straße bis zur Zufahrt auf den Parkplatz fahrenden Einsatzkräfte kreuzen die Ausfahrt der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge. Und die von links anrückenden Einsatzkräfte kreuzen beim Abbiegen auf den Parkplatz ebenfalls die ausfahrenden, sich bereits auf der Straße befindlichen Feuerwehrfahrzeuge.

Kreuzungen der Fuß- und Fahrwege

Einsatzkräfte sind in der Regel bestrebt, ihre Fahrzeuge so nah wie möglich am Alarmeingang abzustellen.

Daher besetzen sie im Beispiel zuerst die Parkplätze direkt gegenüber dem Alarmeingang. Dadurch besteht die Gefahr, dass sich ihre Fußwege mit den Fahrwegen weiterer nach hinten durchfahrender Fahrzeuge kreuzen.

Bild 2 zeigt, wie bereits bei der Planung Gefährdungen durch sich kreuzende Verkehrswege der Einsatzkräfte auf dem Gelände der Feuerwehr vermieden werden können: Wenn die Einsatzkräfte ihre Fahrzeuge am Alarmeingang beginnend fortlaufend aneinanderreihen, werden keine Fußwege ausgestiegener Feuerwehrangehöriger durch anrückende Fahrzeuge gekreuzt.

Auch die Schrägfahrt der zügig anrückenden Einsatzkräfte über den Stauraum ist durch geeignete bauliche Barrieren verhindert. Hierdurch darf aber der Sichtbereich des Fahrzeugführers nicht eingeschränkt werden.

Durch Verlagerung der PKW-Stellplätze von der gegenüberliegenden Straßenseite auf die Seite des Feuerwehrhauses sind die Kreuzungen der Fußwege mit denen der öffentlichen Verkehrsteilnehmer beseitigt.

Alarmparkplätze sollen grundsätzlich so angelegt sein, dass Einsatzkräfte im Alarmfall keine öffentlichen Straßen überqueren müssen.

Es verbleiben jetzt noch Kreuzungen zwischen Fahrzeugen der anrückenden Einsatzkräfte und ausrückenden Feuerwehrfahrzeugen auf der öffentlichen Straße.

Wird der Parkplatz auf die rechte Seite des Feuerwehrhauses verlegt (Bild 3), reduziert sich die Zahl der bisherigen Kreuzungen weiter.

In Bild 4 wird eine optimale Variante dargestellt. Hier erfolgt die Anfahrt der Einsatzkräfte über eine separate Zufahrt von hinten, so dass vor dem Feuerwehrhaus keine Kreuzung der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge mit den Fahrzeugen der anfahren Einsatzkräfte entsteht. Die Einsatzkräfte mit Fahraufgaben müssen nun nur noch den öffentlichen Straßenverkehr beachten.

Erforderlichenfalls ist noch ein Richtungsverkehr (Einbahnstraßenregelung) im Außengelände vorzusehen, um Kollisionen der anrückenden Fahrzeuge zu verhindern.

Den Außenbereichen der Feuerwehrhäuser ist bereits bei der Planung besonderes Augenmerk zu schenken.

Gefährdungen der Feuerwehrangehörigen durch das Bewegen von Fahrzeugen werden insbesondere vermieden, wenn sich die Fahr- und Fußwege in den Außenanlagen von Feuerwehrhäusern untereinander nicht kreuzen.

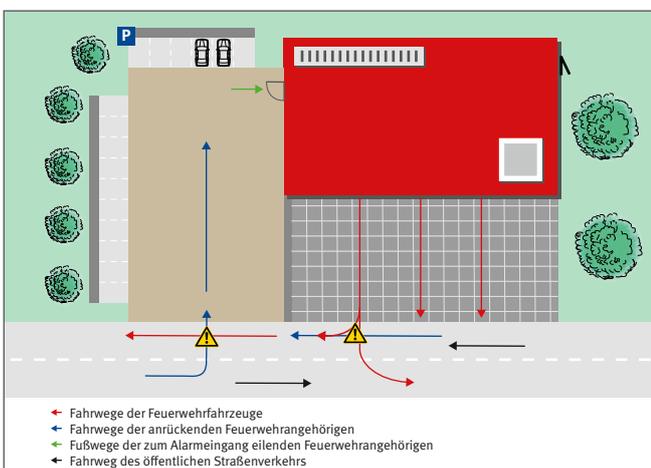


Bild 2 Viele Gefährdungen durch sich kreuzende Verkehrswege aus Bild 1 sind beseitigt

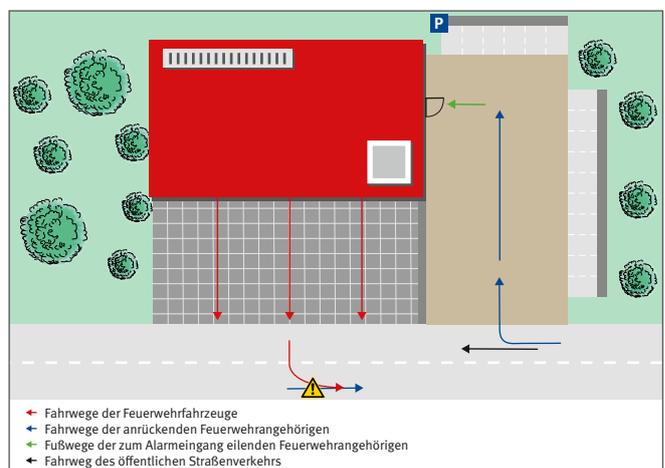


Bild 3 Weitere Verringerung der Zahl der Kreuzungen auf der Straße

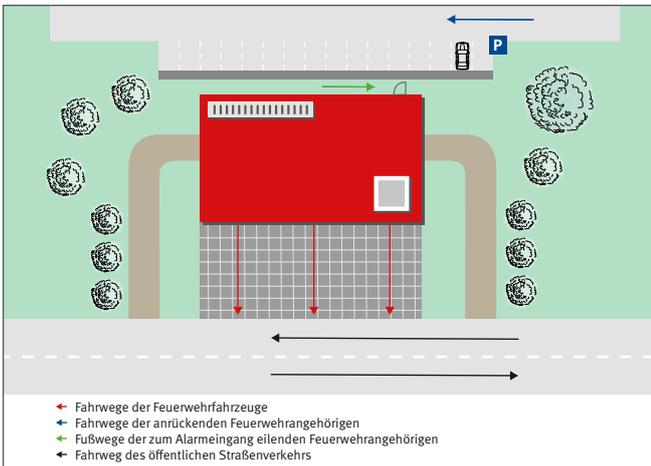


Bild 4 Optimierte Anfahrt von hinten an das Feuerwehrhaus

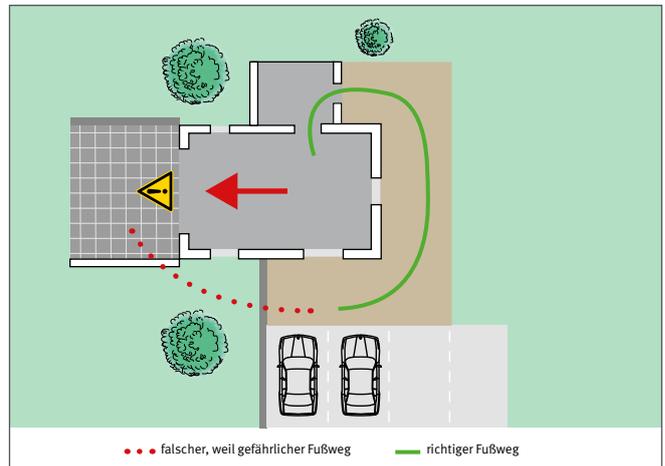


Bild 5 Eine Mauer versperrt den Zugang vor das Hallentor

1.2 Gestaltung der PKW-Stellplätze

Grundsatz

Die am Feuerwehrhaus ankommenden Einsatzkräfte müssen ihre Fahrzeuge sicher abstellen und verlassen sowie den Alarmeingang sicher erreichen können. Die An- und Abfahrtswege am Feuerwehrhaus müssen so angeordnet sein, dass die Einsatzkräfte sicher an- und ausrücken können.

Die Anzahl der PKW-Stellplätze soll nach DIN 14092-1 mindestens der Anzahl der Sitzplätze der im Feuerwehrhaus eingestellten Feuerwehrfahrzeuge entsprechen und 12 nicht unterschreiten, um das o. g. Schutzziel zu erreichen. Der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen ist anhand der Erfordernisse und der örtlichen Situation in Abstimmung mit der Feuerwehr zu ermitteln. Die Anzahl soll mindestens der Anzahl der Funktionsplätze auf den Einsatzfahrzeugen entsprechen.

Durch geeignete Maßnahmen soll sichergestellt sein, dass für den Alarmfall benötigte PKW-Stellplätze der Feuerwehr jederzeit zur Verfügung stehen und nicht von anderen Verkehrsteilnehmern benutzt werden.

Jeder PKW-Stellplatz sollte mindestens 5,5 m lang und 2,5 m breit sein (bei Schräglage entsprechend angepasst). Eine Markierung der Stellplätze ist empfehlenswert.

Um Unfälle durch Stolpern und Umknicken zu vermeiden, sind PKW-Stellplätze eben, trittsicher und frei von Stolperstellen zu gestalten. Dies gilt auch für Einrichtungen zur Oberflächenentwässerung (z. B. Ablaufrinnen und Kanaldeckel). Rasengittersteine, Schotterrassen oder grober Schotter sind z. B. nicht geeignet.

1.3 Fußweg zum Feuerwehrhaus im Alarmfall – Alarmweg

Grundsatz

Die Fußwege am Feuerwehrhaus müssen so gestaltet sein, dass die ankommenden Einsatzkräfte sicher zum Alarmeingang gelangen können.

Dazu ist insbesondere darauf zu achten, dass die Alarmwege

- kreuzungsfrei zu an- oder ausfahrenden Fahrzeugen angelegt sind,
- auf direktem (kürzesten) Weg zum Alarmeingang verlaufen,
- hindernisfrei und stufenlos sind,
- trittsicher und frei von Stolperstellen sind sowie
- bei jeder Witterung und Uhrzeit sicher begangen werden können.

Der Zugang zum Feuerwehrhaus soll nicht unmittelbar vor den Toren entlang und nicht durch Tore der Fahrzeughallen, sondern separat erfolgen, um Kollisionen mit ausfahrenden Feuerwehrfahrzeugen zu vermeiden.

Bauliche Maßnahmen zur Realisierung der Kreuzungsfreiheit, wie Absperrungen, Zäune o. Ä., müssen Vorrang vor organisatorischen oder verhaltensorientierten Maßnahmen haben, da sie eine höhere Wirksamkeit erreichen.

Hindernisse im Alarmweg sind zu vermeiden.

Müssen Höhenunterschiede im Alarmweg überwunden werden, können diese durch Rampen mit möglichst nicht mehr als 6 % Neigung ausgeglichen werden.



Bild 6 Hindernisse im Alarmweg

Treppen zählen zu den unfallträchtigsten Verkehrswegen. Kann im Einzelfall auf Stufen nicht verzichtet werden, müssen diese jederzeit deutlich erkennbar sowie für die im Einsatz gebotene Eile eingerichtet sein. Das bedeutet z. B., dass

- die Stufen beleuchtet sind bzw. sich von ihrer Umgebung optisch gut abheben und erforderlichenfalls auch die Stufenvorderkanten entsprechend sichtbar sind sowie
- das Schrittmaß entsprechend gewählt wird (z. B. Auftritt 30 – 32 cm und Steigung 14 – 16 cm). In den Außenbereichen sind die Alarmwege möglichst kreuzungsfrei und geradlinig, eben, trittsicher und hindernisfrei zu den Alarmeingängen zu führen und ausreichend zu beleuchten.

1.4 Verkehrsflächen vor Hallentoren – Stauraum

Grundsatz

Ein gefahrloses Aus- und Einfahren der Feuerwehrfahrzeuge muss gewährleistet sein.

Vor den Hallentoren ist ein ausreichend großer Stauraum anzuordnen. Diese Aufstell- und Bewegungsfläche vor der Fahrzeughalle soll entsprechend DIN 14092-1 mindestens der hinter dem Tor liegenden Stellplatzfläche entsprechen. Ziel dieser Anforderung ist, dass jedes ausfahrende Feuerwehrfahrzeug vor dem Hallentor aufgestellt werden kann, ohne dass es bereits auf die Fahrbahn ragt oder das Hallentor nicht geschlossen werden kann. Ist eine geradlinige Ausfahrt von den Stellplätzen der Fahrzeughalle auf die Straße nicht möglich, so ist vor dem Stauraum ein zusätzlicher Fahrstreifen von mindestens 4 m Breite unter Berücksichtigung der Schleppkurven der Fahrzeuge vorzusehen.

Das Zurücksetzen von Feuerwehrfahrzeugen über längere Strecken soll vermieden werden. Erforderlichenfalls ist in unmittelbarer Nähe zusätzlicher Platz zum Wenden vorzuhalten, um das rückwärts Einstellen der Feuerwehrfahrzeuge in die Fahrzeughalle zu erleichtern.

Der Stauraum vor den Toren soll für die zu erwartende Achslast, in der Regel von 12 t ausgelegt sowie eben und trittsicher gestaltet sein.

Erfüllt bei bestehenden Feuerwehrehäusern die Länge des Stauraumes die Anforderungen nicht, so ist z. B. die Ausfahrt gegen den öffentlichen Querverkehr sowie auch das rückwärts Einfahren in die Fahrzeughalle durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. einen Einweiser zu sichern.

1.5 Übungshof

Grundsatz

Der Übungshof muss so gestaltet sein, dass Ausbildungen und Übungen sicher durchgeführt werden können. Eine Gefährdung insbesondere durch im Einsatzfall bewegte Fahrzeuge ist zu vermeiden.

Zur Planung eines Übungshofes können Hinweise der DIN 14092-1 entnommen werden. Danach sollte je Übungsgruppe eine Fläche von mindestens 250 m² vorgesehen werden. Auch die Übungsflächen sollen trittsicher und frei von Stolperstellen und erforderlichenfalls ausgeleuchtet gestaltet sein.

Der Übungsbereich sollte nicht auf dem Verkehrsweg der im Alarmfall ausrückenden Feuerwehrfahrzeuge liegen.

1.6 Beleuchtung der Außenanlagen

Grundsatz

Auch bei Dunkelheit müssen die Außenanlagen und deren Verkehrswege sicher benutzt werden können.

Alle Verkehrswege sind bei Bedarf ausreichend zu beleuchten. In der Praxis hat sich bewährt, die Beleuchtung außen über Bewegungsmelder oder über die Leitstelle einzuschalten. Somit sind die Verkehrswege bereits für die erste eintreffende Einsatzkraft beleuchtet. Um störende Direktblendungen zu vermeiden, sollten die Leuchten möglichst hoch angebracht werden.

Wird die Beleuchtung unter Nutzung der öffentlichen Straßenbeleuchtung realisiert, muss sichergestellt sein, dass diese auch durchgängig bei Dunkelheit eingeschaltet ist.

Richtwerte für die Beleuchtungsstärken (E) im Außenbereich von Feuerwehrhäusern:

Bereich	E in lx
Alarmparkplätze	20*
Gehwege (Fußgänger)	10
Halleneinfahrten	50
Übungsflächen	200

*) Hier wird die Gestaltung eines kreuzungsfreien und hindernisfreien PKW-Parkplatzes vorausgesetzt. Ist dies nicht der Fall oder werden auch Übungen auf dem Parkplatz durchgeführt oder Wartungen an Feuerwehrfahrzeugen vorgenommen, werden Nennbeleuchtungsstärken von 50 lx empfohlen.

Weitere Richtwerte können ASR A3.4 „Beleuchtung“ entnommen werden.



Fragen zur Sicherheit

- Verlaufen die Verkehrswege von Fahrzeugen untereinander sowie von Feuerwehrangehörigen und Fahrzeugen kreuzungsfrei?
- Ist der Fahrweg der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge breit genug, so dass er nicht von anderen Verkehrsteilnehmern blockiert werden kann?
- Ist die Zahl der PKW-Stellplätze ausreichend?
- Gibt es aufgrund vorhandener Gefahrensituationen interne Regelungen über Zu- und Abfahrten der PKW sowie über deren Abstellung und werden diese in der Praxis befolgt?
- Sind die Fußwege der Feuerwehrangehörigen trittsicher und verlaufen sie hindernisfrei auf direktem Weg zum Alarmeinang (d. h. nicht um Hindernisse herum oder über Hindernisse hinweg)?
- Entspricht das Schrittmaß von Treppen Abschnitt 1.3 und heben sich ihre Stufen optisch ausreichend von ihrer Umgebung ab?
- Sind die Außenanlagen und insbesondere die Verkehrswege ausreichend beleuchtet? Ist der Alarmeinang beleuchtet?
- Ist der Stauraum vor dem Feuerwehrhaus gleich der Stellplatzlänge im Feuerwehrhaus?
- Werden die Außenanlagen im Winter schnee- und eisfrei gehalten?

2 Innenbereich

2.1 Verkehrswege

2.1.1 Alarmwege im Feuerwehrhaus

Grundsatz

Alarmwege müssen nach ihrem Bestimmungszweck leicht und sicher begangen oder befahren werden können.

Hieraus ergibt sich für die Alarmwege im Feuerwehrhaus, dass

- diese nicht vor die Feuerwehrfahrzeuge geführt werden dürfen (Kreuzungsfreiheit der Fußwege mit den Fahrwegen der ausfahrenden Feuerwehrfahrzeuge),
- Bodenbeläge eben, ausreichend rutschhemmend und frei von Stolperstellen sind,
- diese ausreichend breit und deren Durchgänge ausreichend hoch sind,
- keine Gegenstände darauf abgestellt werden,
- sie möglichst geradlinig verlaufen,
- sie nicht über Treppen oder Ausgleichsstufen führen,
- Begegnungsverkehr der Einsatzkräfte vermieden wird, z. B. durch Richtungsverkehr für Personen,
- sie ausreichend beleuchtet sind,
- lichtdurchlässige Flächen, wie z. B. in Türen, bruchsicher gestaltet oder gegen eindrücken geschützt sind und
- größere Glasflächen in Augenhöhe deutlich gekennzeichnet sind.

Im Folgenden werden die hier genannten Anforderungen näher erläutert: Um sicherzustellen, dass die Feuerwehrangehörigen nicht durch Fahrzeugbewegungen ausfahrender Feuerwehrfahrzeuge gefährdet werden, müssen die Alarmzugänge in die Fahrzeughallen immer hinter die Feuerwehrfahrzeuge führen, damit die Fußwege **kreuzungsfrei** zu den Fahrwegen verlaufen.

Geländer zum Absperren des Verkehrsweges vor den Feuerwehrfahrzeugen sollten nur eine Alternative darstellen, wenn eine nachträgliche bauliche Veränderung zur Schaffung eines geeigneten anderen Zuganges nicht möglich ist. Das Geländer in Bild 7 soll die Feuerwehrangehörigen daran hindern, vor den Fahrzeugen entlang zu laufen. Diese Notlösung muss durch entsprechende Unterweisungen der Feuerwehrangehörigen ergänzt werden.

Geradlinige und ständig freigehaltene Verkehrswege sind erforderlich, damit die Einsatzkräfte auf direktem Wege zu den Fahrzeugen gelangen können. Eine farbliche Kennzeichnung der Verkehrswege ist empfehlenswert.

Sollen auch Lagermöglichkeiten in der Fahrzeughalle vorgesehen werden, sind bereits bei der Planung die dafür erforderlichen Flächen zusätzlich zu berücksichtigen.

Auf **Treppen und Stufen** im Alarmweg ist im Feuerwehrhaus zu verzichten, da sie zu den unfallträchtigsten Orten gehören. Die Unterbringung der Einsatzkleidung in oberen Stockwerken ist deshalb ungeeignet.

Sind in alten Bausubstanzen Höhenunterschiede im Alarmweg nicht vermeidbar, müssen Stufen gut wahrnehmbar sein. Vorzugsweise sind Höhenunterschiede durch Rampen oder Schrägen auszugleichen.

Es ist auch darauf zu achten, dass im Feuerwehrhaus für die Alarmwege ein **Richtungsverkehr** für die Einsatzkräfte eingerichtet ist. Damit soll vermieden werden, dass bereits umgekleidete und noch ankommende Feuerwehrangehörige zusammenstoßen. Deshalb soll der Eingang in den Umkleidebereich getrennt sein von dem in Richtung Fahrzeughalle führenden Ausgang.

Die Sicherheit der Feuerwehrangehörigen gegenüber bewegten Fahrzeugen und Personen wird durch eine kreuzungsfreie Gestaltung der Alarm- und Fahrwege sowie einen Richtungsverkehr für die Einsatzkräfte im Feuerwehrhaus erreicht. Die Verkehrswege müssen frei von Gegenständen und gut passierbar sein. Auf Treppen und Stufen in Alarmwegen ist zu verzichten.

Bild 7 Geländer im Zugang zur Fahrzeughalle





Fragen zur Sicherheit

- Verläuft der Alarmweg der Feuerwehrangehörigen kreuzungsfrei zu Fahrwegen von Feuerwehrfahrzeugen?
- Besteht Richtungsverkehr für die alarmierten Feuerwehrangehörigen auf ihrem Weg zum Umkleidebereich und von dort zur Fahrzeughalle?
- Ist der Alarmweg hindernisfrei – frei von Treppen, Ausgleichsstufen oder Stolperstellen?
- Ist der Fußboden des Alarmweges ausreichend rutschhemmend?
- Verfügt der Alarmweg über eine ausreichende Übersichtsbeleuchtung und ist diese möglichst zentral am Alarmingang einschaltbar oder über Bewegungsmelder gesteuert?



Bild 9 Garderobenhaken in Augenhöhe bilden Verletzungsgefahren

2.1.2 Verkehrswegmaße im Feuerwehrhaus

Im Feuerwehrhaus müssen nachfolgende **Verkehrswegbreiten** vorhanden sein:

- Hauptverkehrswege, z. B. Alarmwege: mind. 1 m
- Flure, die gleichzeitig von mehr als 20 Personen benutzt werden: mind. 1,2 m
- sonstige Wege: z. B. 0,875 m (vgl. ASR A1.8).

Für Breiten von **Türen** im Verlauf dieser Wege gelten die Werte analog. Eine Unterschreitung der Mindestbreite des Verkehrsweges von maximal 0,15 m an Türen kann vernachlässigt werden. Die lichte Breite darf jedoch an keiner Stelle weniger als 0,80 m betragen.

Türen aus angrenzenden Räumen dürfen im geöffneten Zustand die erforderliche Mindestbreite der Verkehrswege durch den Türflügel nicht einengen.

Verkehrswege dürfen nicht durch Gegenstände eingeeengt oder verstellt werden, auch nicht kurzzeitig.

Auch in der Fahrzeughalle müssen ausreichende Verkehrswege vorhanden sein (s. Abschnitt 2.2.1 Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge).

Für Neubauten sieht die ASR A1.8 eine lichte **Mindesthöhe** der Verkehrswege von 2,1 m vor. Alarmwege in Feuerwehrhäusern sollen nach DIN 14092-1 darüber hinaus eine lichte Höhe von 2,2 m haben, weil hier die Feuerwehrangehörigen bereits ihre Helme aufgesetzt haben können. Dies ist bereits bei der Rohbauplanung zu beachten.

Diese Mindesthöhen dürfen auch durch Einbauten, z. B. Konsolen in der Fahrzeughalle, nicht eingeschränkt werden, um ein Anstoßen von Feuerwehrangehörigen zu vermeiden. Dies gilt auch für Garderobenhaken im Bereich von Verkehrswegen, deren gefährliche Spitzen zu Augen- oder Kopfverletzungen führen können.

Bild 8 Farbliche Absetzung des Verkehrsweges in der Fahrzeughalle



Lagerfläche

Verkehrsweg

2.1.3 Flucht- und Rettungswege

Um zu gewährleisten, dass Personen im Gefahrfall jederzeit schnell den Gefahrenbereich verlassen können, müssen Fluchtwege vorhanden sein.

Fluchtwege sind Verkehrswege, die aus einem möglichen Gefährdungsbereich über Notausgänge ins Freie oder in gesicherte Bereiche führen. Sie dienen auch der Rettung von Personen. Die besonderen Anforderungen an Fluchtwege und Notausgänge werden in der Technischen Regel für Arbeitsstätten „Fluchtwege und Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan“ (ASR A2.3) näher beschrieben. Die Anforderungen des Bauordnungsrechts der Länder sind zu berücksichtigen. Bei Fragen zu Fluchtwegen empfiehlt es sich, die für den vorbeugenden Brandschutz zuständigen Stellen zu kontaktieren.

Bei der Planung und beim Betrieb von Feuerwehrhäusern sind insbesondere die Notwendigkeit und Anforderungen der Fluchtwege aus Schulungsräumen sowie Arbeitsbereichen in Kellern oder Obergeschossen zu berücksichtigen.

Bei Fluchtwegen ist insbesondere darauf zu achten, dass:

- Fluchtwege, Notausgänge und Notausstiege ständig freigehalten werden,
- diese deutlich erkennbar und dauerhaft gekennzeichnet sind (vgl. ASR A1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“),
- verschließbare Türen und Tore in deren Verlauf jederzeit von innen ohne besondere Hilfsmittel leicht zu öffnen sind,
- Notausgangstüren in Fluchtrichtung öffnen.

2.1.4 Fußböden im Feuerwehrhaus

Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle sind Unfallschwerpunkte. Sie werden in ihrer Häufigkeit und Schwere meistens unterschätzt.



Grundsatz

Fußböden müssen sicher begehbar sein.

Fußböden müssen eben, trittsicher, ausreichend rutschhemmend, leicht zu reinigen und frei von Stolperstellen, wie z. B. Kanten/Schwellen oder Ausgleichsstufen, sein. Höhenunterschiede im Fußboden von mehr als 4 mm gelten bereits als Stolperstellen. Auch die Rahmen von Türen und Toren dürfen keine Stolperstellen auf dem Verkehrsweg bilden (Bild 10). Für Türen bieten sich alternativ Halbrundprofile, auf die die Türen auflaufen oder im Türblatt befindliche selbst absenkende Schienen zu deren Abdichtung an.

Die unteren Metallschienen von Türen dienen häufig nur als Transport- und Einbausicherungen und müssen daher, wenn der Hersteller dies zulässt, nach Einbau der Türen entfernt werden, wenn sie über das Fußbodenniveau herausragen.

Ladekabel und andere Versorgungsleitungen müssen so verlegt sein, dass sie keine Hindernisse oder Stolperstellen in Verkehrswegen bilden, z. B. von oben mittels Kabelaufroller oder über Galgen an die Fahrzeugeinspeisung.

Bild 10 Stolperstelle im Eingang ins Feuerwehrhaus





Bild 11 An der Decke angebrachte Ladeerhaltung verhindert Hindernisse auf Verkehrswegen



Bild 13 Stiefelwäsche als Hindernis im Alarmweg

Bild 14 Stiefelwäsche außerhalb des Verkehrsweges



Bild 12 Über Galgen verlegtes Kabel



Bild 15 Hier besteht die Gefahr, mit der Matte wegzurutschen

Bild 16 Rutschfeste Matte im Eingangsbereich





Bild 17 Diese Konstruktion birgt Umknick- oder Stolpergefahr

Fußabstreifmatten o. Ä. müssen gegen Verrutschen gesichert (z. B. durch Gummiunterseite) und rutschfest sein und dürfen keine Stolperstellen bilden. Z. B. im Umkleidebereich ausgelegte Teppichreste müssen diese Anforderung ebenfalls erfüllen und dürfen darüber hinaus keine Stolpergefahren durch hochstehende Ecken bilden.

In **Eingangsbereichen** sollten Sauberlaufzonen in Form von Schmutz- und Feuchtigkeitsaufnehmern angeordnet sein, die hinsichtlich ihrer Länge, Breite und des Materials auf den zu erwartenden Personenverkehr ausgelegt und in ihrer Laufrichtung über die gesamte Durchgangsbreite mindestens 1,5 m lang sind.

Die Möglichkeit des Ausrutschens wird erheblich von der Oberflächenstruktur des Bodenbelages, vom Grad der Verschmutzung durch Wasser, Öl und Fette sowie letztendlich auch vom Schuhwerk der Personen sowie deren Laufgeschwindigkeit beeinflusst.

Bodenbeläge von Fußböden in Räumen und Arbeitsbereichen werden fünf verschiedenen Bewertungsgruppen entsprechend der jeweiligen Rutschgefahr zugeordnet (Gruppe R9 bis Gruppe R13). Beläge mit der Bewertungsgruppe R9 genügen den geringsten und solche mit der Bewertungsgruppe R13 den höchsten Anforderungen an die Rutschhemmung. Die Arbeitsräume und -bereiche, in denen wegen des Anfalls besonderer gleitfördernder Stoffe ein Verdrängungsraum unterhalb der Geh-Ebene erforderlich ist, sind durch ein „V“ in Verbindung mit der Kennzahl für das Mindestvolumen des Verdrängungsraums gekennzeichnet.

ASR A1.5/1,2 „Fußböden“ kann entnommen werden, welche Bewertungsgruppen der Rutschhemmung R sowie welche Verdrängungsräume V vorzusehen sind:

- | | |
|---|--------|
| • in Fahrzeughallen | R12 |
| • in Werkstätten allgemein | R11 |
| • in Waschhallen | R11/V4 |
| • in Arbeitsgruben | R12/V4 |
| • in Instandsetzungs- und Wartungsräumen | R11 |
| • in Lagerräumen für Öle und Fette | R12/V6 |
| • in Sanitärräumen | R10 |
| • in Eingangsbereichen
(innen mit direktem Zugang von außen) | R9 |
| • in Schulungsräumen | R9 |

Werden in benachbarten Arbeitsräumen oder -bereichen Bodenbeläge unterschiedlicher Rutschhemmung eingesetzt, ist darauf zu achten, dass die Bewertungsgruppen dieser Bodenbeläge nur um eine Stufe voneinander abweichen, z. B. Bewertungsgruppen R10 und R11.

Flüssigkeiten auf dem Fußboden wirken sich negativ auf die Rutschhemmung aus und sind deshalb zu vermeiden oder wirksam abzuführen, z. B. über Ablaufrinnen oder Bodeneinläufe. Das Gefälle zu Rinnen oder Einläufen soll dazu mindestens 2 % betragen.

Im Bereich der Stellplätze ist bei der Auswahl des Bodenbelages u. U. auch das Befahren mit Schneeketten oder das Bewegen von Abrollbehältern zu berücksichtigen.

Insbesondere auf Alarmwegen müssen Fußböden rutschhemmend und frei von Stolperstellen sein. Eine solide Grundlage für den sicheren Auftritt bilden Böden in den Fahrzeughallen in rutschhemmender, schlag- und waschfester Ausführung.

2.1.5 Türen, Glas in Türen

Grundsatz

Im Alarmfall müssen die Feuerwehrangehörigen das Feuerwehrhaus schnell betreten und im Gefahrenfall schnell verlassen können. Glas in Türen darf keine Gefährdung bilden.

Türen im Verlauf von Alarmwegen, die nicht Notausgangstüren sind, sollten in Laufrichtung aufschlagen.

Türen von Notausgängen müssen in Fluchrichtung (also aus dem Gebäude heraus) aufschlagen. Ist der Notausgang gleichzeitig Alarmeinangstür, bietet sich bei ausreichend großen Eingangsbereichen die Installation einer zweiflügligen Tür an. Deren erster (regelmäßig betätigter) Flügel kann dann in Laufrichtung der Feuerwehrangehörigen (nach innen) aufschlagen, während sich der andere ggf. feststehende und über Panikriegel zu betätigende Flügel nach außen öffnen lässt.

Für Glas in Türen ist bruchsicheres Glas (Sicherheitsglas VSG oder ESG) zu verwenden oder deren Glasflächen sind gegen Eindrücken zu schützen (ASR A1.7). Dies gilt auch für andere nicht bruchsichere Materialien. Drahtglas ist kein Sicherheitsglas.

Türen, die zu mehr als drei Vierteln ihrer Fläche aus einem durchsichtigen Werkstoff bestehen, müssen in Augenhöhe so gekennzeichnet sein, dass sie deutlich wahrgenommen werden können. Das lässt sich z. B. durch Bekleben oder Einschleifen von Konturen erreichen.



Fragen zur Sicherheit

Eingangsbereich

- Schlägt die Eingangstür, sofern sie ein Notausgang aus dem Gebäude ist, in Fluchrichtung – nach Außen – auf?
- Sind Fußabstreifer eben verlegt, rutschhemmend und gegen Wegrutschen gesichert?
- Bestehen Glastüren aus Sicherheitsglas (VSG oder ESG) oder sind sie (bis auf das obere Drittel) gegen Eindrücken abgeschirmt?
- Ist ein vor der Eingangstür vorhandenes Podest mindestens 50 cm tiefer als die aufgeschlagene Tür?
- Ist der Eingangsbereich ausreichend ausgeleuchtet?
- Ist ein selbst leuchtender Lichtschalter im Eingangsbereich installiert?
- Sind eine Notbeleuchtung oder zumindest aufgeladene Handleuchten im Eingangsbereich vorhanden?
- Lässt sich die Eingangstür, sofern sie Notausgangstür ist, von innen jederzeit leicht und ohne Schlüssel öffnen?

Gesamtes Feuerwehrhaus

- Ist das Feuerwehrhaus frei von Ausgleichsstufen oder Stolperstellen?
- Ist im gesamten Haus rutschhemmender und leicht zu reinigender Fußbodenbelag vorhanden?
- Betragen die Geländerhöhen 1 m (bei Absturzhöhen bis zu 12 m)?
- Haben Durchgänge und Türen eine freie Durchgangshöhe von mindestens 2 m? (bei Neubauten 2,1 m und auf Alarmwegen 2,2 m)
- Haben Türen oder Wände bruchsicheres Glas oder ist deren Glasfläche (bis auf das obere Drittel in Türen) gegen Eindrücken gesichert?
- Ist eine Brand- bzw. Gefahrenmeldeanlage vorhanden, deren Meldungen/Alarmer an eine ständig besetzte Stelle weitergeleitet werden?

2.2 Fahrzeughallen

2.2.1 Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge

Grundsatz

In den Fahrzeughallen ist sicherzustellen, dass durch die Gestaltung baulicher Anlagen Gefährdungen von Feuerwehrangehörigen vermieden werden und Feuerwehreinrichtungen sicher untergebracht, bewegt oder entnommen werden können.

Im Bereich der abgestellten Feuerwehrfahrzeuge sind ausreichende Verkehrswege für die Feuerwehrangehörigen zu gewährleisten. So soll auch bei geöffneten Türen noch ein Verkehrsweg von 0,5 m verbleiben.

Darüber hinaus ist durch einen ausreichenden Sicherheitsabstand von mind. 0,5 m zwischen bewegten Feuerwehrfahrzeugen und festen Teilen der Umgebung zu verhindern, dass Feuerwehrangehörige dazwischen eingeklemmt oder -gequetscht werden.

Neubauten

Für neu zu errichtende oder zu erweiternde Stellplätze in Fahrzeughallen enthält die DIN 14092-1 Mindestmaße. Diese sind abhängig von den Größen der einzustellenden Feuerwehrfahrzeuge:

Stellplatzgröße	Mindestflächen
1 4,5 m x 10 m	Tor: Durchfahrtsbreite: 3,6 m, Durchfahrts- höhe: 4 m. Für alle Feuerwehrfahrzeuge mit einer Länge ≤ 8 m.
2 4,5 m x 12,5 m	Tor: Durchfahrtsbreite: 3,6 m, Durchfahrts- höhe: 4 m. Für alle Feuerwehrfahrzeuge mit einer Länge ≤ 10 m
3 4,5 m x 12,5 m	Tor: Durchfahrtsbreite: 3,6 m, Durchfahrts- höhe: 4,5 m. Für alle Feuerwehrfahrzeuge mit einer Länge ≤ 10 m.
4 Sondermaße nach Vereinbarung	Sonderfahrzeuge, Stellplatzmaße nach Fahrzeugabmessungen zzgl. Verkehrs- wegen. Tormaße abgestimmt auf die einzustellenden Fahrzeuge zzgl. Sicher- heitsabstände (Fahrzeugbreite zzgl. 0,5 m an beiden Seiten sowie Fahrzeughöhe zzgl. 0,2 m).

Zu den o. g. Breiten der Stellplätze müssen bei Einzel- bzw. Endstellplätzen noch die Verkehrswege von je 0,5 m auf der jeweiligen Seite der Wände addiert werden. In den angeführten Längenmaßen sind die Verkehrswege bereits enthalten.

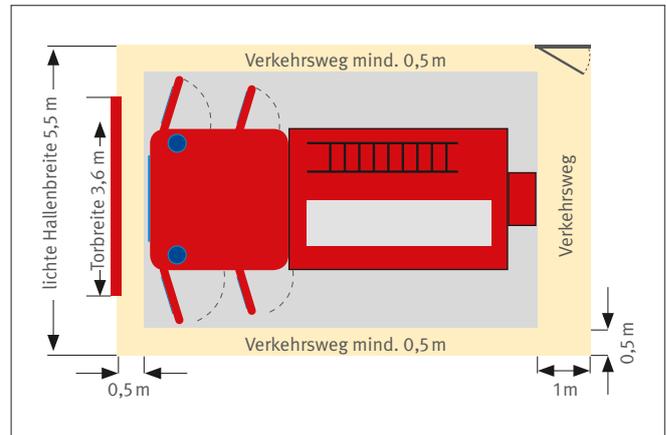


Bild 18 Abstandmaße in der Fahrzeughalle mit Einzelstellplatz

Werden dauerhaft nur kleine Feuerwehrfahrzeuge eingestellt, können die Hallenmaße und Durchfahrtsbreiten dafür im Einzelfall verringert werden, wenn die erforderlichen Verkehrswegbreiten und Sicherheitsabstände (vgl. Abschnitt 2.2.2 Tore) eingehalten sind.

Für Feuerwehrhäuser mit mehreren Stellplätzen sind die Mindestmaße der Fahrzeughalle in Bild 19 wiedergegeben.

Die dargestellten Mindestabmessungen der Stellplätze dürfen durch Stützen und andere Bauteile oder Einrichtungen nicht eingengt werden. So ist auch bei festen Einbauten (z. B. Stützen) bei geöffneten Fahrzeugtüren diese freie Durchgangsbreite von 0,50 m vorzusehen.

Erforderlichenfalls ist bei Neubauten zusätzlicher Platz für Lager- einrichtungen einzuplanen, um Verkehrswegbreiten nicht unzu- lässig einzuengen.

Umkleiden für die Einsatzbekleidung sollen in separaten Räumen vorgesehen werden.

Bei der Bauplanung sind diese Maße nach DIN 14092-1 eine wichtige Planungsgröße, um ein für die Feuerwehr geeignetes Feuerwehrhaus zu errichten. Die Stellplatzmaße sind dabei abhängig von den einzustellenden Fahrzeuggrößen. Die Bauherrin bzw. der Bauherr sollten beachten, dass das Feuerwehrhaus viele Jahre ohne weitere Umbauten genutzt werden soll und für später zu beschaffende ggf. größere Fahrzeuge und Geräte vor- ausschauend geplant werden muss.

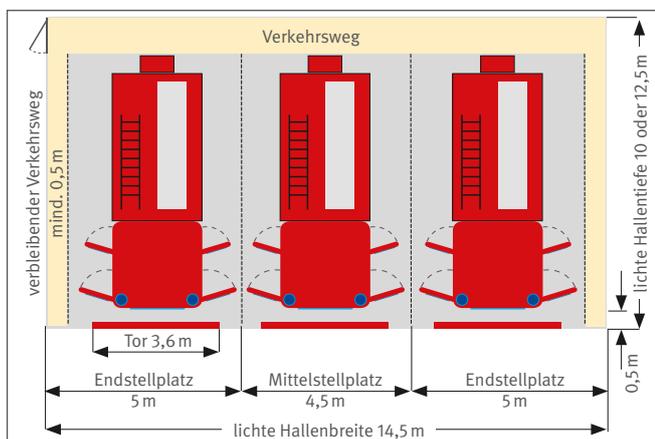
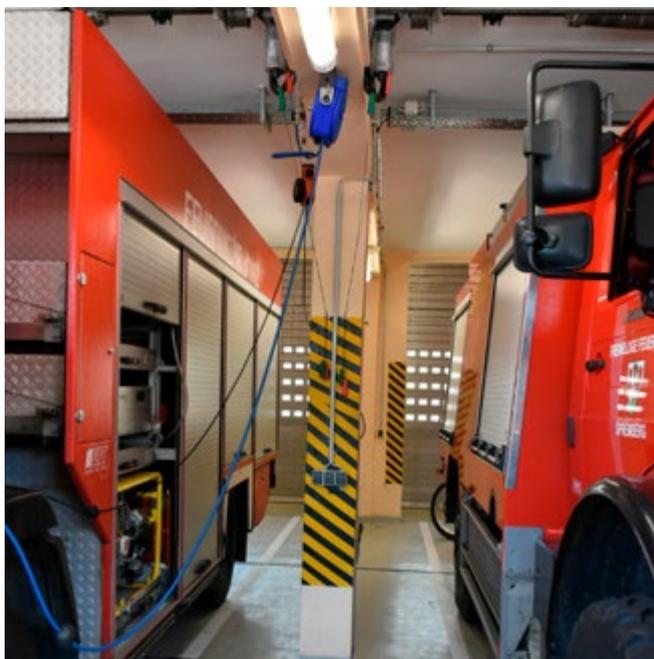


Bild 19 Mindestmaße einer Fahrzeughalle mit mehreren Feuerwehrfahrzeugen (Stellplatzgröße 1, 2 und 3)

Bestehende Bauten

Auch bei **bestehenden Feuerwehrhäusern** soll durch ausreichende Verkehrswegbreiten und Sicherheitsabstände baulich gewährleistet sein, dass sich die Feuerwehrangehörigen im Einsatzfall sicher bewegen, im Bedarfsfall noch Ladung verstauen oder entnehmen können und nicht durch fahrende Fahrzeuge eingeklemmt werden. So soll bei geöffneten Türen der Einsatzfahrzeuge zu festen Teilen der Umgebung noch ein Abstand von 0,5 m verbleiben. Der sich hieraus ergebende Abstand zwischen

Bild 20 Als Übergangslösung: Markierung der einengenden Gebäudeteile



Fahrzeug und festen Teilen der Umgebung soll über die gesamte Fahrzeuglänge beibehalten und nicht durch Geräte, Spinde o. a. Einrichtungen reduziert werden (Bild 18 und 19).

Ist das nicht gewährleistet, müssen im Einzelfall entsprechend der örtlichen Gegebenheiten geeignete Maßnahmen getroffen werden. Dazu können z. B. gehören:

- Veränderung der Fahrzeuganordnung in der Fahrzeughalle,
- Umsetzung von Regalen,
- Verlagerung der Einsatzbekleidung aus der Fahrzeughalle,
- Dienstanweisungen: z. B., dass Fahrzeuge nur außerhalb der Fahrzeughalle besetzt werden dürfen,
- Markierung der Gefahrstellen bei fehlenden Sicherheitsabständen von mindestens 0,5 m zwischen bewegten Fahrzeugen und festen Teilen der Umgebung (z. B. Hallenstützen) durch gelb-schwarze Warnanstriche nach ASR A1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“, verbunden mit Unterweisungen zum entsprechenden Verhalten.

Lassen sich mit diesen Maßnahmen Gefährdungen nicht wirksam reduzieren, so können diese nur übergangsweise gelten und müssen durch bauliche Maßnahmen ergänzt werden.

In Feuerwehrhäusern sind die Spinde/Haken für die Einsatzkleidung der Feuerwehrangehörigen mitunter direkt neben oder hinter einem abgestellten Feuerwehrfahrzeug angeordnet. Wenn dort dafür nicht zusätzlicher Platz vorhanden ist, sondern sich die Feuerwehrangehörigen in unmittelbarer Nähe des stehenden oder ausfahrenden Feuerwehrfahrzeugs befinden, bestehen erhebliche Unfallgefahren, durch

- das bewegte Fahrzeug (auch das versehentlich rückwärts fahrende),
- bewegte Fahrzeurtüren,
- Feuerwehrangehörige untereinander.

Um hier eine Gefährdung der Feuerwehrangehörigen zu verhindern, kann als Übergangslösung organisatorisch geregelt sein, dass erst das Feuerwehrfahrzeug aus der Fahrzeughalle gefahren wird, bevor sich die Feuerwehrangehörigen hier umkleiden. Auch in der Unterweisung muss dies thematisiert werden.

In bestehenden Feuerwehrhäusern ist anzustreben, Umkleiden in separaten Räumen einzurichten.

In Fahrzeughallen müssen ausreichende Verkehrswege für die Feuerwehrangehörigen vorhanden sein. Gefahrstellen durch zu geringe Abstände müssen vermieden sein.



Bild 21 Zu geringe Abstände zwischen Haken für die Einsatzbekleidung und Feuerwehrfahrzeug



Fragen zur Sicherheit

- Verläuft der Alarmweg der Feuerwehrangehörigen zu den Einsatzfahrzeugen hinter diesen entlang?
- Sind die Sicherheitsabstände von 0,5 m zwischen bewegten Fahrzeugen und festen Teilen der Umgebung durch ausreichend breite Tore sowie ausreichenden Abstand z. B. von Stützen eingehalten oder
- sind vorhandene Einengungen an den Seiten mit einer schwarz-gelben Warnkennzeichnung versehen, wenn die Erweiterung des Durchfahrtsprofils durch Umbau nicht möglich ist? Werden die Feuerwehrangehörigen über diese Gefahrstellen sowie das entsprechende Verhalten regelmäßig unterwiesen?
- Ist die Anzahl der Stellplätze im Feuerwehrhaus ausreichend und liegen die Fahrzeuglängsachsen jeweils in der Tormitte?
- Sind die Stellplätze der Fahrzeuge auf dem Hallenboden gekennzeichnet?
- Beträgt die Verkehrswegbreite neben abgestellten Fahrzeugen zu festen Teilen der Umgebung bei geöffneten Türen und Klappen mindestens 0,5 m?
- Ist der Stellplatzboden rutschhemmend, schlag- und waschfest?
- Werden Dieselmotoremissionen wirksam abgeführt (z. B. durch Abgasabsaugung), sind die Abgasschläuche dicht an den Fahrzeugen zum Auspuff geführt und bilden sie keine Stolperstellen?
- Sind Einrichtungen für die Batterieerhaltungsladung so aufgehängt, dass sie keine Anstoßstellen im Kopfbereich bilden (oberhalb 2,2 m) und sind ihre Kabel so an die Fahrzeuge geführt (möglichst von oben), dass keine Stolperstellen auf dem Boden entstehen?
- Ist die Allgemeinbeleuchtung auch für Wartungs- und Prüfaufgaben der Feuerwehrtechnik ausreichend und schlagschattenfrei?

2.2.2 Tore



Grundsatz

Feuerwehrangehörige dürfen nicht durch Engstellen an den Toren oder die Tore selbst gefährdet werden.

Um die erforderlichen **Sicherheitsabstände** von 0,5 m neben bewegten Feuerwehrfahrzeugen auch bei den Tordurchfahrten einzuhalten, müssen Hallentore ausreichend breit sein. Dazu sollen Feuerwehrfahrzeuge jeweils mittig zu den Toren abgestellt werden. Zur Positionierung der Fahrzeuge bietet sich die Markierung ihres genauen Standortes auf dem Hallenboden an (z. B. durch Kennzeichnung der Lage des linken Vorder- oder Hinterrades).

Die in DIN 14092-1 beschriebenen Torgroßen sollen sicherstellen, dass die Feuerwehrfahrzeuge die Tore sicher passieren können.

Für die Stellplatzgrößen 1 bis 3 betragen die Mindestmaße für die lichte Durchfahrtsbreite der Tore 3,6 m und die Durchfahrts Höhe 4 m bzw. 4,5 m. Einengende Teile der Torkonstruktion sind bei der Planung zu berücksichtigen.

Zur Einhaltung der Sicherheitsabstände müssen bei der Planung der Torbreiten ggf. auch die Schleppkurven der Fahrzeuge beachtet werden.

Ist sichergestellt, dass dauerhaft Feuerwehrfahrzeuge mit geringeren Fahrzeugabmessungen eingestellt werden, sind bei Einhaltung der Sicherheitsabstände auch geringere Tormaße als oben angeführt zulässig. Dies kann für bestehende Gebäude oder bei Nutzungsänderungen bedeutsam sein. Allerdings sind diese Tore dann auch zukünftig nur für solche kleineren Fahrzeuge festgelegt.

Sofern es bei bestehenden Feuerwehrhäusern in Ausnahmefällen nicht möglich ist, die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände durch Umbau zu erreichen, sind die seitlich einengenden Gebäudeteile durch einen gelb-schwarzen Warnanstrich nach ASR A1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ zu kennzeichnen (Bild 23). Über die vorhandenen Gefährdungen und das darauf bezogene Verhalten sind die Feuerwehrangehörigen zu unterweisen.

Der Alarmzugang zur Fahrzeughalle soll nicht durch die Hallentore erfolgen. Insbesondere, wenn die oben aufgeführten seitlichen Sicherheitsabstände nicht eingehalten sind, besteht dringender Handlungsbedarf für bauliche Maßnahmen, wie z. B. die Schaffung eines separaten Alarmeinganges.

Werden Schluftpüren vorgesehen, sollen diese bodengleich (vgl. Punkt 2.1.1) beschaffen sein.

Kann die Fahrerin bzw. der Fahrer bei der Ausfahrt des Feuerwehrfahrzeuges vom Fahrersitz aus die Schließkante des nach oben laufenden kraftbetätigten Tores nicht einsehen, soll eine Signalanlage anzeigen, wenn die lichte Durchfahrtshöhe freigegeben ist. Damit soll verhindert werden, dass ausfahrende Feuerwehrfahrzeuge mit dem Hallentor kollidieren.

Anforderungen an Tore enthält die Arbeitsstättenregel ASR A1.7 „Türen und Tore“. Diese wird in der DGUV Information 208-022 „Türen und Tore“ näher erläutert.

An **handbetätigte Tore** werden u. a. folgende Anforderungen gestellt:

- Torflügel müssen gegen unbeabsichtigtes Verlassen der Führungen und Hinauslaufen über ihre Endstellung hinaus gesichert sein.
- Senkrecht bewegte Torflügel sind durch Gegengewichte oder andere technische Einrichtungen (z. B. Antriebe, Federn) so auszugleichen, dass sie sich nicht unbeabsichtigt schließen.
- Senkrecht bewegte Flügel müssen mit Fangvorrichtungen gesichert sein, die beim Versagen der Tragmittel ein Abstürzen der Flügel selbsttätig verhindern, wenn nicht durch andere technische Maßnahmen der Absturz verhindert ist.
- Seitlich zu öffnende Torflügel müssen gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen gesichert werden können, z. B. durch Wandhaken. Hier sind die Windkräfte gemäß DIN EN 12424 zu berücksichtigen.
- Die Sicherungen gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen dürfen keine Stolperstellen bilden.
- Erfolgt der Gewichtsausgleich von Torflügeln durch Gegengewichte, muss deren Laufbahn verkleidet sein.
- Tore müssen mit Betätigungseinrichtungen versehen sein, die ein sicheres Bewegen der Flügel ermöglichen, z. B. durch Griffe. (Öffnungsriegel erfüllen diese Anforderung in der Regel nicht.)
- Lichtdurchlässige Flächen von Toren müssen bruchsicher oder gegen Eindrücken geschützt sein.
- Flügel und Gelenkstellen müssen so ausgeführt sein, dass Quetsch- und Scherstellen vermieden sind.

Darüber hinaus werden an **kraftbetätigte Tore** u. a. folgende Anforderungen gestellt:

- Quetsch- und Scherstellen müssen bis zu einer Höhe von 2,50 m so gesichert sein, dass Personen nicht gefährdet werden. Das lässt sich z. B. erreichen durch
 - eine Torbetätigung mit einer manuellen Steuerung ohne Selbsthaltung (Totmannsteuerung), wenn die Befehleinrichtung so angeordnet ist, dass der Gefahrenbereich vom Bedienungsstandort aus vollständig eingesehen werden kann,



Bild 22 Kennzeichnung des Stellplatzes auf dem Hallenboden



Bild 23 Kennzeichnung der Torlaibungen bei fehlenden Sicherheitsabständen



Bild 24 Schluftpür ohne Schwelle am Boden

- die Begrenzung der Kräfte, die durch den Torflügel erzeugt werden, wenn er auf eine Person oder einen Gegenstand auftrifft auf 150 N oder
- den Einbau von schaltenden Schutzeinrichtungen (druckempfindliche oder berührungslos wirkende Schutzeinrichtungen), mit deren Hilfe die Bewegung des Tores im Gefahrfall sofort zum Stillstand kommt, z. B. durch entsprechende Schaltleisten oder Lichtschranken. Die Schutzwirkung muss bei einem auftretenden Fehler erhalten bleiben (redundante Sicherungen) oder der Fehler wird selbst erkannt (Selbsttestung) wodurch das Tor keine weitere gefährliche Bewegung mehr durchführt.
- Jedes Tor muss einen von den anderen Toren unabhängigen Antrieb haben. Elektrische Antriebe müssen über eine Netztrenneinrichtung (z. B. Hauptschalter, geeignete Steckverbindungen) verfügen, mit denen sie gegen irrtümliches oder unbefugtes Bedienen gesichert werden können.
- Das Öffnen von Hand ohne großen Kraftaufwand und mit gleicher Öffnungsgeschwindigkeit wie bei Kraftantrieb sowie das Schließen von Hand (z. B. bei Stromausfall) muss möglich sein. Zur Handbetätigung müssen z. B. Klinken, Griffe, Griffmulden oder Griffplatten vorhanden sein, wenn dafür keine entsprechenden Einrichtungen (z. B. Kurbeln oder Haspelkettenantriebe) vorhanden sind.
- Die Notverriegelung zur Handbetätigung muss ohne Hilfsmittel vom Boden der Fahrzeughalle aus möglich sein.

Gemäß DIN 14092-1 soll die mittlere Öffnungsgeschwindigkeit von Feuerwehrtoren mindestens 25 cm/s betragen. Dies gilt auch für die Handbetätigung von Feuerwehrtoren.

Die Sicherheitseinrichtungen kraftbetätigter Tore sollen nach den Herstellerangaben, jedoch mindestens einmal jährlich, von Sachkundigen geprüft werden. Die Ergebnisse der sicherheitstechnischen Prüfung sind aufzuzeichnen.

Auch handbetätigte Tore sind regelmäßig nach Herstellerangaben zu prüfen. Es empfiehlt sich, dies ebenfalls einmal jährlich von einem dafür Sachkundigen durchführen zu lassen.



Fragen zur Sicherheit

- Sind die Torflügel gegen unbeabsichtigtes Zuschlagen (Wind), Abstürzen oder Ausheben gesichert?
- Sind Griffe zum sicheren Halten von Torflügeln vorhanden?
- Sind Stolpergefahren durch Torfeststeller vermieden?
- Sind Schwellen von Schlupftüren schwarz-gelb gekennzeichnet?

Folgende Punkte sind nur zu betrachten beim Vorhandensein kraftbetätigter Tore:

- Ist die Torflügelbewegung nur bei geschlossener Schlupftür möglich?
- Sind Kraft- und Handantrieb gegeneinander verriegelbar und ist diese Verriegelung leicht erreichbar?
- Sind Quetsch- und Scherstellen an den Toren gesichert?
- Ist bei selbst schließenden Toren die Sicherung der Hauptschließkanten redundant oder selbst testend ausgelegt?
- Sind die Tore mit Netztrenneinrichtungen ausgestattet?
- Sind bei Falttoren die Sicherheitsabstände der aufgeschlagenen Flügel von 0,5 m zu festen Teilen der Umgebung vorhanden?
- Ist in der Nähe ferngesteuerter Tore eine gut erkennbare und leicht erreichbare Not-Befehlseinrichtung vorhanden?
- Sind für eine ggf. notwendige Handbetätigung von Torflügeln geeignete Griffe o. Ä. vorhanden?

2.2.3 Dieselmotoremissionen (DME)

Grundsatz

Es muss gewährleistet sein, dass Feuerwehrangehörige nicht durch Dieselmotoremissionen gefährdet werden.

Bei Alarm werden durch die infolge von Stress und Eile erhöhte Atemfrequenz neben mehr Sauerstoff auch mehr Schadstoffe eingeatmet, die sich in der Atemluft befinden. Das bedeutet, dass in Feuerwehrhäusern, in denen Autoabgase, insbesondere Dieselruß und Stickoxide nicht abgeführt werden, Feuerwehrangehörige besonders stark exponiert sind.

- Fahrzeuge mit Dieselmotoren setzen beim Betrieb DME frei, die eine kanzerogene Wirkung haben. Dieselmotoremissionen, die insbesondere beim Starten und Aus- bzw. Einfahren entstehen, sind so abzuführen, dass keine Personen durch sie gefährdet werden.
- Dieselmotoremissionen sind grundsätzlich am Abgasaustritt zu erfassen. Aufgesteckte Dieselpartikelfilter (DPF) sind für Feuerwehren eher ungeeignet, weil sie nach der Ausfahrt abgenommen werden müssten, sie nur für einen zeitlich begrenzten Einsatz geeignet sind und andererseits das Zurückhalten der giftigen Stickoxide durch Partikelfilter nicht erfolgt.
- Abgasabsaugungen müssen mit Unterdruck arbeiten und so gestaltet sein, dass sie die Abgase an der Austrittsstelle möglichst vollständig erfassen und so abführen, dass sie nicht in die Fahrzeughalle gelangen.
- Die Installation einer zentralen Druckluftversorgung für Fahrzeuge verhindert nicht das Austreten von DME. Lediglich die Standlaufzeit der Fahrzeuge wird dadurch verkürzt. Insofern

ist diese Maßnahme primär unter einsatztaktischen Aspekten (verkürzte Ausrückzeiten) zu sehen. Eine Kontamination der Halle mit DME wird dadurch nicht signifikant verringert.

- Die Schläuche von Abgasabsauganlagen müssen
 - so verlegt werden, dass keine Stolpergefahren entstehen, z. B. durch Zuführung von der Hallendecke her,
 - für die maximal mögliche Temperatur ausgelegt sein. Metallschläuche müssen mit Handgriffen ausgerüstet sein, von denen keine Verbrennungsgefahren ausgehen können,
 - strömungstechnisch so gestaltet sein, dass sich innen möglichst keine DME ablagern können.

In Abstellbereichen von Feuerwehrhäusern ist bei fehlender Abgasabsaugung eine Gefährdung von Personen nur dann **nicht** anzunehmen, wenn (wie z. B. bei Fahrzeuggaragen):

- Abstellbereiche baulich von anderen Bereichen, z.B. Umkleieräumen, Aufenthaltsräumen, abgetrennt sind,
- die Fahrzeuge unmittelbar nach dem Starten ausfahren und sich im Abstellbereich keine weiteren Personen aufhalten bzw. umkleiden,
- Reinigungs- und kleinere Instandhaltungsarbeiten innerhalb der abgestellten Fahrzeuge nur bei abgestelltem Motor und belüfteter Halle durchgeführt werden und
- bei Ein- und Ausfahrten des Einsatzfahrzeuges sich außer dem Fahrer oder der Fahrerin im Fahrzeug keine Personen im Abstellbereich aufhalten und der Fahrer bzw. die Fahrerin den Abstellbereich des Fahrzeuges nach der Fahrzeugbewegung direkt verlässt, bis die Belüftung (die Lüftungsöffnungen müssen sich jeweils an den entgegen gesetzten Gebäudeseiten befinden) abgeschlossen ist.

Diese Randbedingungen können in der Praxis z. B. in kleinen Abstellbereichen von Feuerwehrhäusern mit nur einem Stellplatz gegeben sein.

Bild 25 Dieselmotoremission bei Ausfahrt des Feuerwehrfahrzeugs



Idealerweise schaltet sich die Abgasabsauganlage automatisch an. Ist das nicht der Fall, soll die Steuerung der Abgasabsaugungsanlage leicht und schnell erreichbar sein. Es hat sich bewährt, z. B. mit dem Alarmschalter am Eingang in das Feuerwehrhaus (zum Einschalten der Übersichtsbeleuchtungen der Alarmwege) auch die zeitgesteuerte Abgasabsauganlage einzuschalten.

Zur Gewährleistung freier Verkehrswege ist jeder Abgasschlauch von oben kommend so nah wie möglich am Fahrzeug an den Auspuff heran zu führen, damit er den erforderlichen Verkehrsweg neben dem Feuerwehrfahrzeug nicht einengt (also auch nicht schräg hängt). Die Laufschienen der Abgasabsaugungen oder die Halteeinrichtungen der Abgasschläuche müssen bei Einsatz von Deckengliedertoren somit unter dem nach oben öffnenden Tor (Bild 26) verlaufen. Eine bis zum Hallentor



Bild 26 Führung der Laufschiene für die Abgasabsaugung unter der oberen Torhalterung



Bild 27 Regelkonform installierte Abgasabsaugung

mitfahrende und dort automatisch ausklinkende Absaugvorrichtung ist eine geeignete Lösung, um eine Gefährdung durch Fahrzeugabgase in der Fahrzeughalle sowie durch zurück schnellende Abgasschläuche zu verhindern (Bild 26 und 27).

Stationäre und in den Boden geführte, nicht mitfahrende Absauganlagen sind ungeeignet, da sie die vollständige Abgas erfassung entsprechend TRGS 554 nicht gewährleisten und darüber hinaus Stolperstellen auf Verkehrswegen bilden.

Abgasabsaugungen sind jährlich zu prüfen.



Fragen zur Sicherheit

- Werden Dieselmotoremissionen wirksam abgeführt?
- Sind Abgasschläuche dicht neben den Fahrzeugen zum Auspuff geführt und bilden sie keine Stolperstellen?
- Werden die Absauganlagen regelmäßig, entsprechend den Anforderungen, geprüft?

Bild 28 und 29 Durch Abgasschläuche versperrte Verkehrswege





Bild 30
Keine Schattenbildung
zwischen den Fahrzeugen

2.3 Weitere technische Anforderungen

2.3.1 Beleuchtung im Feuerwehrhaus



Grundsatz

Die Beleuchtung im Feuerwehrhaus muss ein sicheres und gesundheitsgerechtes Tätigwerden der Feuerwehrangehörigen gewährleisten.

Im Feuerwehrhaus sind alle Verkehrswege und Arbeitsplätze ausreichend und blend- und schlagschattenfrei auszuleuchten. Stroboskopische Effekte z. B. an rotierenden Arbeitsmitteln sind zu vermeiden.

Im Folgenden sind Beispiele für Beleuchtungsstärken (E) in Feuerwehrhäusern als Richtwerte aufgeführt.

Raum	E in lx
Stellplätze für Feuerwehrfahrzeuge (Übersichtsbeleuchtung)	150
– Stellplätze mit Prüf- und Wartungsarbeiten an Feuerwehrentechnik	300
Waschhallen	150
Geräteräume, Lagerräume	100
Werkstätten	300
– bei besonderen Gefährdungen z. B. an der Kreissäge	500
Atemschutzwerkstätten	500
Schlauchpflege	300
Flure	100
Treppen	150
Unterrichtsräume (dimm- oder schaltbar)	500
Wasch-, Dusch-, WC-Räume	200
Umkleieräume	200
Trocknungsräume	100
Bereitschafts- und Aufenthaltsräume	200
Teeküchen	200
Büroräume	500
Arbeitsplätze in Einsatzzentralen, Leitstellen	500
Arbeitsplätze und Verkehrswege in Feuerwehrtürmen	150

Weitere Richtwerte für die Beleuchtungsstärken sowie Hinweise zur Gestaltung der Beleuchtungsanlage können ASR A3.4 „Beleuchtung“ sowie DIN EN 12 464-1 „Licht und Beleuchtung – Beleuchtung von Arbeitsstätten – Teil 1: Arbeitsstätten in Innenräumen“ entnommen werden.

Vorteilhaft ist es, wenn sich die Übersichtsbeleuchtung aller Alarmwege zentral mit einem Alarmschalter (z. B. am Alarmein-gang) einschalten lässt.

Lichtschalter sind an allen Zugängen zu den Räumen gut erreichbar anzuordnen, um das Betreten unbeleuchteter Räume zu vermeiden. Alternativ können zur Schaltung auch Bewegungsmelder eingesetzt werden.

Zur Vermeidung starker Schattenbildung sind die Leuchten über den Arbeitsplätzen bzw. Verkehrswegen anzuordnen (Bild 30). Fälschlicherweise über den Fahrzeugen in der Fahrzeughalle installierte Beleuchtung erfüllt diese Forderung nicht. Die Verkehrswege liegen dann im Schatten der Fahrzeuge.

2.3.2 Anforderungen an Elektroinstallationen

Fallen bei möglichem Stromausfall notwendige elektrische Einrichtungen und Geräte im Feuerwehrhaus aus, sollte eine Fremdeinspeisemöglichkeit (z. B. für Notstromerzeuger der Feuerwehr) vorgesehen werden. Erforderlichenfalls ist eine stationäre Netzersatzanlage vorzusehen.

Mindestens jedoch ist eine Orientierungsbeleuchtung zur Ausleuchtung der Alarmwege vorzusehen. Dies kann z. B. über betriebsbereite Leuchten, die am Alarmein-gang positioniert sind, realisiert werden.

Bei der Planung soll die Lage der Steckdosen (auch für Ladegeräte) und Lichtschalter von der Feuerwehr vorgegeben werden.

Besondere Anforderungen sind an die Elektroinstallationen von Feucht- und Nassräumen sowie explosionsgefährdeten Bereichen gestellt.

Ein Raum wird als „nasser Raum“ bezeichnet, wenn dessen Fußboden oder Wände aus betrieblichen oder hygienischen Gründen mit Wasser abgespritzt werden. In Feuerwehrhäusern können u. a. die Wasch- bzw. Fahrzeughalle, die Schlauchwerkstätten oder Sozialräume darunter fallen. Leuchten in diesen Bereichen sind gegen mechanische Beschädigungen zu

schützen und sollen mindestens der Schutzart IP 54 nach EN 60 529/DIN VDE 0470 Teil 1 „Schutzarten durch Gehäuse (IP-Code)“ entsprechen.

Die elektrischen Anlagen und ortsfesten elektrischen Betriebsmittel (ebenso wie die ortsveränderlichen) sind gemäß DGUV Vorschrift 3/4 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ regelmäßig zu prüfen.

2.3.3 Raumtemperaturen

Grundsatz

Die Raumtemperaturen im Feuerwehrhaus müssen ein sicheres und gesundheitsgerechtes Tätigwerden der Feuerwehrangehörigen gewährleisten.

Das Raumklima im Feuerwehrhaus kann Einfluss auf die Sicherheit und die Gesundheit der Feuerwehrangehörigen haben. Aber auch die Technik sowie die persönliche Schutzausrüstung (PSA) dürfen keinen Schaden nehmen. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Raumnutzung und der dort üblichen körperlichen Beanspruchung und der Aufenthaltsdauer sind in DIN 14092-1 folgende Orientierungswerte aufgeführt:

Nutzung	Raumtemperatur
Fahrzeug- und Waschhallen	mind. +7°C vorübergehend +15°C
Räume für Personal und Aufenthalt	mind. +20°C
Sozialräume – Umkleide – Wasch- und Duschräume	mind. +22°C, mind. +24°C
Werkstätten	mind. +19°C
Geräte- und Lagerräume	mind. +7°C

2.4 Andere Funktionsbereiche

2.4.1 Sozialtrakt

Grundsatz

Feuerwehrangehörige müssen sich gefahrlos umkleiden sowie nach Einsatz oder Übung reinigen können.

Bei Feuerwehreinsätzen besteht die Gefahr des Kontaktes mit gesundheitsschädlichen Stoffen durch Einatmen, Berühren oder indirekt durch Kontamination der Schutzkleidung. Mit diesen Stoffen kontaminierte Einsatzkleidung soll ebenso wie kontaminierte Technik bereits an der Einsatzstelle in dafür vorgesehenen Behältnissen gesammelt werden. So werden Gefahrstoffe oder biologische Arbeitsstoffe nicht in das Feuerwehrfahrzeug oder in das Feuerwehrhaus verschleppt.

Um Kontaminationen zu beseitigen, die nicht bereits an der Einsatzstelle vom Körper entfernt werden konnten, ist auch die Hygiene im Feuerwehrhaus von Bedeutung. Dazu ist es erforderlich, dass Sozialräume bedarfsgerecht zur Verfügung stehen. Entsprechend der „Größe“ der Feuerwehr sollen Wasch- und Duschkmöglichkeiten, Toiletten und Umkleideräume vorgehalten werden. Zur Ausstattung gehören u. a. Waschbecken zur hygienischen Händereinigung mit Seifenspendern und Einmalhandtüchern.

Verschmutzte Einsatzkleidung soll nicht mit der Privatkleidung direkt in Kontakt kommen. Deshalb sollten diese getrennt gelagert werden (Schwarz-Weiß-Trennung). Hierfür sind geeignete bauliche und organisatorische Maßnahmen zu treffen. Eine

Bild 31 Spinde mit der Möglichkeit zur Schwarz-Weiß-Trennung durch Ablegen der PSA im offenen Teil und der privaten Sachen im Spindteil daneben





Bild 32 Hier entsteht beim Einsatz aufgrund des erheblich zu geringen Platzangebots mit Sicherheit ein kräftiges Gedränge.

wirksame Schwarz-Weiß-Trennung im Feuerwehrhaus ist die räumliche Trennung von Schwarz- und Weißbereich: Dazu sollen die Feuerwehrangehörigen nach dem Einsatz ihre verschmutzte Einsatzkleidung im Schwarzbereich ablegen, den Sanitärbereich passieren und sich dort duschen, um danach im Weißbereich ihre Zivilkleidung anzuziehen.

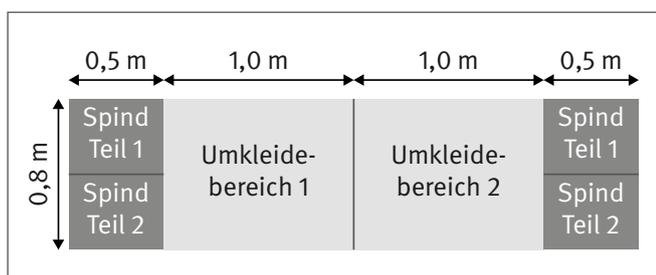
Als Mindeststandard soll für jede Einsatzkraft eine getrennte Lagermöglichkeit der Privat- und der Einsatzkleidung vorhanden sein, wie z. B. zwei nebeneinander stehende oder geteilte Spinde.

Der Umkleidebereich muss ausreichend groß gewählt werden, damit im Einsatzfall ausreichend Platz zum Umkleiden zur Verfügung steht. Dafür soll die Fläche zum Umkleiden für jede Einsatzkraft nach DIN 14092-1 mindestens 1,2 m² betragen.

Die nachfolgend dargestellte Skizze zeigt eine Möglichkeit der Gestaltung von Umkleidebereichen für freiwillige Feuerwehren. Hier muss ausreichend Platz zum Umkleiden vor den gegenüberliegenden Spinden vorhanden sein, so dass weitere Einsatzkräfte an den sich umkleidenden Feuerwehrangehörigen vorbeilaufen können, ohne diese umzustoßen. Ist in vorhandenen Feuerwehrhäusern dieser Platz nicht vorhanden, schaffen auch organisatorische Regelungen Abhilfe. Dazu könnten z. B. die Spinde der Feuerwehrangehörigen anderer Züge auf der anderen Seite zugeordnet werden, oder der selten zum Einsatz kommenden mit den sehr Aktiven abwechseln.

Der Umkleideraum muss ausreichend beheizt und belüftet werden können, um eine gute Trocknung der Einsatzkleidung zu erzielen und Schimmelbildung zu verhindern. Eine Möglichkeit ist, Heizkörper unterhalb der Spinde oder Haken anzuordnen, um mit der aufsteigenden Wärme die Kleidung zu trocknen.

Bild 33 Umkleidebereiche für zwei Feuerwehrangehörige mit einer Fläche, inkl. Spinden, von 1,2 m² (s. auch DIN 14092-1)



Auch Fußbodenheizungen haben sich bewährt.

Fenster im Umkleidebereich oder eine Zwangsbelüftung sind für jedes Feuerwehrhaus unverzichtbar. Die Fenster sollen sich auch vom Boden aus betätigen lassen.

Um zu verhindern, dass die Helme schlecht trocknen und schimmeln oder sich ihr Nackenleder dauerhaft nach oben biegt, sollen sie aufgeständert gelagert werden.



Fragen zur Sicherheit

- Ist genügend Platz vor den Spinden vorhanden?
- Werden sich umkleidende Feuerwehrangehörige durch ausfahrende Feuerwehrfahrzeuge gefährdet?
- Ist eine Schwarz-Weiß-Trennung zwischen Einsatzkleidung und Privatkleidung vorhanden?
- Wird die Einsatzkleidung ausreichend getrocknet und gelüftet?
- Sind die Feuerwehrhelme aufgeständert gelagert?



Bild 34 und 35 Handelsübliche oder selbst gebaute Helmhalter



2.4.2 Schulungsraum

Zur Ausbildung und für Besprechungen soll ein Schulungsraum zur Verfügung stehen.

Die Größe des Schulungsraumes hängt von der Größe der Feuerwehr ab und soll nach DIN 14092-1 je planmäßigem Schulungsteilnehmer 1,5 m², mindestens jedoch 30 m² betragen. Tische und Stühle sowie die erforderlichen Verkehrswege im Schulungsraum erfordern entsprechende Flächen. Deshalb sollte bei der Planung der Größe des Schulungsraumes auch die konkrete Anordnung der Möblierung, wie z. B. der Tische und Stühle für die Schulungsteilnehmer, bekannt sein.

Die Beleuchtung des Schulungsraumes sollte sich dimmen lassen. Alternativ ist die Möglichkeit vorzusehen, über Teilschaltungen das Beleuchtungsniveau zu reduzieren, um mit Beamer oder Projektor arbeiten zu können.

Für die helle Jahreszeit sind Verdunklungsmöglichkeiten zu schaffen, um den störenden Lichteinfall von draußen zu reduzieren. Hierzu eignen sich z. B. Außenjalousien.

Es ist sinnvoll, dass eine Wandfläche ohne Fenster oder Türen als Projektionsfläche vor den Tischen vorgesehen wird. Alternativ könnten ausrollbare Leinwände verwendet werden.

Um Stolperstellen durch auf dem Boden liegende Kabel zu vermeiden, bieten sich z. B. Fußbodentanks für die Versorgung mit Energie sowie sonstigen elektrischen Anschlüssen direkt am Nutzungsort an.

Bild 36 Schulungsraum



2.4.3 Allgemeine Werkstätten

Grundsatz

Werkstätten müssen so beschaffen sein, dass ein sicheres und ergonomisches Tätigwerden möglich ist.

Arbeits- und Werkstattdienst gehört selbst bei kleinen Feuerwehren zur Tagesordnung. Größere Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten werden zwar in der Regel in Fachwerkstätten oder Kreisfeuerwehrzentralen ausgeführt, alltägliche Pflege- und Wartungsarbeiten zählen jedoch zum Aufgabenbereich insbesondere der Gerätewarte und Maschinisten.

In DIN 14092-7 „Feuerwehrehäuser – Werkstätten“ sind bauliche Anforderungen für die verschiedenen Werkstatttypen der Feuerwehr beschrieben.

Die Mindestgröße einer allgemeinen Werkstatt sollte 12 m² betragen.

Nur ein aufgeräumter und übersichtlicher Arbeitsplatz ermöglicht unfallfreies Arbeiten. Ordnungssysteme, wie z. B. Regale, Werkstattwagen, Wandhalterungen helfen, Arbeitsgeräte sicher zu lagern.

Die DGUV Information 209-005 „Handwerker“ enthält Hinweise und Anregungen zum sicheren Werkstattdienst.

Nur wer die Gefahr beim Werkstattdienst kennt, weiß sich davor zu schützen.

Je nach Tätigkeit und den dabei zu erwartenden Gefahren müssen geeignete persönliche Schutzausrüstungen getragen werden. Beispielsweise kann es beim Umgang mit Schleifmaschinen zu gefährlichen Augenverletzungen kommen, wenn dagegen kein ausreichender Schutz – z. B. eine Schutzbrille – vorhanden ist.

Beim Werkstattdienst ist eng anliegende Kleidung geeignet, um einem Einzug in Maschinen oder dem Hängenbleiben vorzubeugen.



Bild 37
Hinweis auf eine
erforderliche Schutzbrille



Bild 38 und 39 Aufräumter Werkstattbereich

2.4.4 Arbeitsgruben

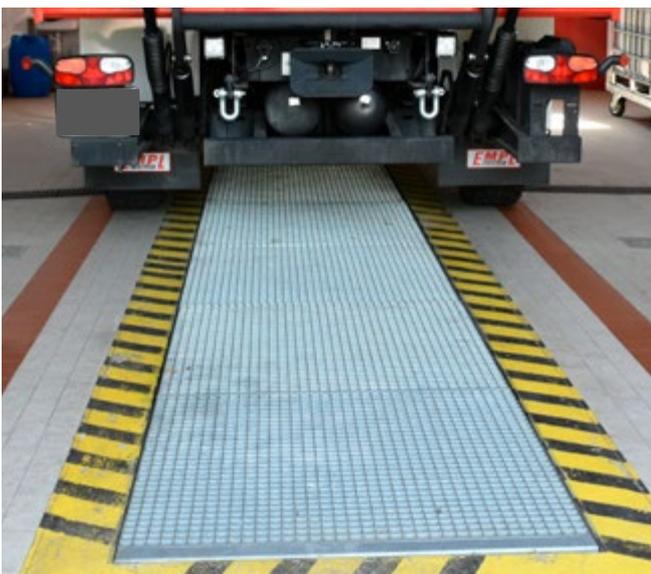
Grundsatz

Arbeitsgruben müssen so gestaltet sein, dass Feuerwehrangehörige nicht gefährdet werden.

Es muss z. B. verhindert werden, dass Personen in die Grube stürzen, über Aufkantung an den Grubenrändern stolpern oder in der Grube durch schädliche oder explosive Gase gefährdet werden. Arbeitsgruben müssen so gebaut sein, dass sie jederzeit leicht und gefahrlos betreten und bei Gefahr schnell verlassen werden können.

Die Notwendigkeit einer Arbeitsgrube sollte sorgfältig geprüft werden, weil diese mit zusätzlichen baulichen Anforderungen verbunden ist (vgl. DGUV Regel 109-009 „Fahrzeug-Instandhaltung“). Wartungsarbeiten oder Reparaturen sollten nach Möglichkeit den Fachwerkstätten überlassen werden.

Bild 40 Markierte Grubenränder



Durch Fahrzeuge nicht besetzte Arbeitsgruben müssen abgedeckt sein. Sie sollen überfahrbare Roste haben, damit die Fahrt nicht in der Grube endet. Dürfen die Abdeckungen nicht mit Fahrzeugen befahren werden oder haben diese nur begrenzte Tragfähigkeit, ist darauf besonders hinzuweisen.

Radabweiser oder hochstehende Ränder bieten gegen Hineinfahren, insbesondere beim Umgang mit schweren Nutzfahrzeugen, keine ausreichende Sicherheit. Sie vergrößern aber die Unfallgefahr, weil sie Stolperstellen sind.

Bei der Auswahl der Abdeckungen sollte darauf geachtet werden, dass diese bei manueller Handhabung durch ihre Größe und das Gewicht nicht zu körperlichen Überlastungen führen.

Zur besseren Erkennbarkeit der Absturzkanten geöffneter Gruben sollen sich die Grubenränder deutlich von ihrer Umgebung abheben. Eine gelb-schwarze Markierung weist auf die Unfallgefahr hin. Die Verkehrswege durch eine Fahrzeughalle mit Arbeitsgrube sollen so geführt sein, dass sie nicht über die Grube verlaufen.

2.4.5. Läger, Regale

Grundsatz

Die Lagerung von Einsatzgeräten und Material für den Feuerwehrdienst muss so erfolgen, dass Feuerwehrangehörige nicht gefährdet werden. Die gelagerten Geräte und Materialien müssen sicher untergebracht, bewegt oder entnommen werden können.

Bereits bei der Planung von Feuerwehrhäusern sind die Betriebsabläufe zu berücksichtigen und bedarfsgerechte Abstellflächen und Lagereinrichtungen vorzusehen, die eine sichere Handhabung ermöglichen. Hierbei sind kurze, ebene und



Bild 41 Musterhafte Lagereinrichtung



Bild 43 Zwischenboden (Fußleiste, Steckgeländer)

sichere Transportwege anzustreben. Auch sind ausreichende Tür- und Torbreiten, Standsicherheit der Lagereinrichtungen, Ergonomie bei Ein- und Auslagerung zu berücksichtigen.

Bei der Planung, aber auch beim späteren Betrieb des Feuerwehrhauses ist das zu lagernde Material auf das Notwendige zu beschränken. Nicht mehr benötigte Materialien, Geräte und Ausrüstungen sollen entsorgt und feuerwehrfremde Gegenstände nicht im Feuerwehrhaus gelagert werden.

Verkehrswege im Feuerwehrhaus müssen in ihrer erforderlichen Breite nutzbar sein und dürfen nicht durch Lagergut verstellt werden.

Sollen Dachböden, Zwischenböden oder Ähnliches in Feuerwehrhäusern als Lagerfläche genutzt werden, muss deren Tragfähigkeit ausreichend sein. Es muss ein sicherer Zugang für das Ein- und Auslagern sowie ggf. erforderliche Sicherungen gegen Absturz und herabfallende Gegenstände vorhanden sein.

Beim Ein- und Auslagern sowie Transportieren sind ergonomische Gesichtspunkte zu beachten. So sollen schwere und unhandliche Gegenstände von mehreren Personen gehoben werden. Schwere Lasten sollen nicht über Treppen oder Leitern transportiert werden. Nach Möglichkeit sollen Hilfsmittel, wie Flurförderzeuge oder Lastenaufzüge eingesetzt werden.

Lagereinrichtungen sind grundsätzlich nach den Herstellerangaben aufzustellen und zu betreiben. Die vorgegebenen maximalen Fachlasten sind zu kennzeichnen und einzuhalten.

Unter Berücksichtigung der Herstellerangaben können Aussteifungen und Verankerungen der Regale die Standsicherheit erhöhen. Das Verhältnis der Tiefe zur Höhe eines Regals bestimmt die Standsicherheit.

Ein Regal gilt als standsicher, wenn

- die Höhe (H) kleiner als die fünffache Tiefe (T) ist oder eine Verankerung mit den Wänden (1) besteht,
- Verbindungen und Aussteifungen (2) fest sind,
- die maximale Fachlast nicht überschritten ist.

Es ist darauf zu achten, dass die Aufstellfläche von Regalen eben ist.

Bild 42 Regal mit der Darstellung der Höhen und Tiefen



Um an obere Lagerfächer zu gelangen, kann die Benutzung von Leitern oder Tritten erforderlich sein.

Für den sicheren Betrieb ist eine übersichtliche Lagerung erforderlich. Dabei ist es wichtig, dass die Materialien, wie z. B. Schläuche, Schaum- und Ölbindemittel, auch unter Einsatzbedingungen schnell und sicher entnommen werden können.

Bei Regalbeschickung mittels Flurförderzeugen muss erforderlichenfalls ein entsprechender Anfahrerschutz an den Regalecken sowie Durchschiebesicherungen vorhanden sein.

Regale müssen regelmäßig geprüft werden.

Der Prüfumfang und die Prüffristen sind im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung unter Berücksichtigung der Herstellerangaben durch den Aufgabenträger festzulegen.

Eingesetzte Flurförderzeuge, wie z. B. Gabelstapler, Hubgeräte, Rollcontainer, Sackkarren zur Regalbedienung, gelten als Betriebsmittel und unterliegen ebenfalls der Prüfpflicht.

2.4.6 Gefahrstoffe im Feuerwehrhaus



Grundsatz

Durch den Umgang mit Gefahrstoffen sowie durch deren Lagerung dürfen Personen und die Umwelt nicht gefährdet werden.

Der Umgang und die Lagerung von Gefahrstoffen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Dazu gehört sowohl die Anzahl, als auch die Menge der eingelagerten Gefahrstoffe. Gefahrstoffe sollten wann immer möglich gegen Stoffe mit geringerem Gefährdungspotenzial ersetzt werden.

Die Angaben des Herstellers sind zu berücksichtigen und an geeigneter Stelle zu hinterlegen. Zum bestimmungsgemäßen Umgang sind insbesondere die Inhalte der Sicherheitsdatenblätter, Dosieranleitungen, Lagerungs- und Entsorgungshinweise zu beachten.

Werden größere Mengen Gefahrstoffe mit einem entsprechenden Gefahrenpotenzial im Feuerwehrhaus vorgehalten, sind diese in einem Verzeichnis aufzunehmen, welches Auskunft über die Bezeichnung, Einstufung (Gefahrenpotenzial), Mengbereich sowie Einsatz- und Lagerbereich gibt. Gefahrstoffe sind entsprechend den Herstellerangaben sicher zu lagern. Erforderlichenfalls sind besondere Maßnahmen für die Lagerung zu treffen, wie z. B. Auffangbehälter, Lüftungsmaßnahmen, Sicherheitsschrank. Das Verbot zur Lagerung von Gefahrstoffen in



Bild 44 Kleinlager für Flüssiggasflaschen im Freien



Bild 45 Kennzeichnung von Aceton

Verkehrswegen und Aufenthaltsräumen, wie in Treppenträumen, Fluchtwegen und Durchgängen oder in Schulungsräumen ist zu beachten. Auch in Fahrzeughallen und Werkstätten ist die Lagerung von Gefahrstoffen unzulässig bzw. nur unter bestimmten Bedingungen statthaft. Die konkreten Maßnahmen sind der GefStoffV sowie z. B. der TRGS 510 „Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“ zu entnehmen.

Für den Umgang mit Gefahrstoffen sind Betriebsanweisungen zu erstellen. Diese müssen an geeigneter Stelle von den Feuerwehrangehörigen einsehbar sein, z. B. im Kraftstofflager.

Die Lagerung von Kraftstoffen im Feuerwehrhaus ist nur begrenzt zulässig. So dürfen gemäß der Garagenverordnung des jeweiligen Bundeslandes bis zu 200 Liter Dieselmotorkraftstoff und 20 Liter Benzin in dicht verschlossenen, bruchsicheren Behältern in Fahrzeughallen mit nicht mehr als 100 m² Nutzfläche aufbewahrt werden. Der Tankinhalt abgestellter Feuerwehrfahrzeuge und mitgeführter Reservekanister bleiben hierbei unberücksichtigt. Müssen größere Mengen Kraftstoff vorgehalten werden, sind dafür geeignete Lager einzurichten.

Werden entzündbare Flüssigkeiten in Räumen umgefüllt, sind besondere Anforderungen an den Explosionsschutz zu stellen. Daher sollten möglichst Gebinde in einer Größe beschafft werden, die ein Umfüllen erübrigen.

Zur Vermeidung einer gefährlichen Ansammlung von Gasen, die schwerer als Luft oder verflüssigt sind – wie z. B. Propangas – dürfen sich keine Gruben, Kanäle oder Abflüsse zu Kanälen ohne Flüssigkeitsverschluss sowie keine Kellerzugänge oder sonstige offene Verbindungen zu Kellerräumen im Lager befinden. Daher sollten diese Gefahrstoffe in Lagern im Freien gelagert werden.

Für die Lagerung von Arbeitsstoffen müssen Behältnisse verwendet werden, deren Form und Aussehen eine Verwechslung ausschließt. Dies gilt ganz besonders für Lebensmittel- bzw. Trinkgefäße. Der Inhalt und die Gefährlichkeit sind durch Aufschrift und Kennzeichnung deutlich anzugeben. Lebensmittel und Arzneimittel dürfen nicht in unmittelbarer Nähe von Gefahrstoffen gelagert und konsumiert werden.

Hinweise enthält auch die DGUV Information 205-010 „Sicherheit im Feuerwehrdienst“.

Feuerwehrlager sind ohne spezielle Maßnahmen als Zwischenlager zur Entsorgung von Gefahr- und Biostoffen aus Feuerwehreinsätzen, wie z. B. kontaminiertes Ölbindemittel, verunreinigte Kraftstoffreste, Asbestabfälle, Tierkörper nicht geeignet.

Stattdessen sollten im Vorfeld organisatorische Maßnahmen hinsichtlich der Vorgehensweise und Beteiligung von Fachunternehmern getroffen werden.



Fragen zur Sicherheit

- Werden Gefahrstoffe, auch die aus Hilfeleistungseinsätzen, in vorgeschriebenen Behältnissen und in dafür geeigneten Räumen/Freilagern gelagert?
- Sind ausreichend Lagermöglichkeiten für Ausrüstung und Geräte vorhanden?
- Sind Ausrüstung und Geräte übersichtlich gelagert?
- Sind die Lagereinrichtungen ausreichend belastbar und standsicher?
- Sind die vorhandenen Werkzeuge und Maschinen einwandfrei und alle Schutzeinrichtungen daran vorhanden?
- Sind Arbeitsgruben abgedeckt oder abgesperrt, solange sich kein Fahrzeug darüber befindet?
- Heben sich die Ränder von Arbeitsgruben deutlich von ihrer Umgebung ab?

2.4.7 Werkstätten für persönliche Schutzausrüstungen



Grundsatz

Es ist sicherzustellen, dass in Werkstätten zur Reinigung, Prüfung und Instandhaltung von PSA ein sicheres und ergonomisches Tätigwerden möglich ist. Insbesondere sind Gefährdungen durch Kontaminationen, Kontakt mit Reinigungs- und Desinfektionsmitteln sowie durch schädliche Dämpfe, Lärm- und Vibrationen zu vermeiden.

Die folgenden Ausführungen betreffen Atemschutzwerkstätten sowie Werkstätten zur Wartung von PSA und Geräten aus Gefahrguteinsätzen. Hier werden von sachkundigen Personen Atemschutzgeräte sowie spezielle PSA (z. B. Chemikalienschutzanzug (CSA)) gereinigt, geprüft und instandgehalten.

Um die Verschleppung von Kontaminationen zu vermeiden, ist eine Schwarz-Weiß-Trennung vorzusehen.

Schwarzbereich: Anlieferung, Grobreinigung (Nassraum),

Weißbereich: Wartung und Pflege, PSA-Logistik (Geräteverwaltung, -dokumentation, -archivierung), Lager, Atemluft-Füllung, Kompressorraum, Sauerstoff-Umfüllraum, Abholung.

Der Anlieferbereich dient als Zwischenlager für verschmutzte und kontaminierte Geräte. Er sollte gegen unbefugtes Betreten gesichert werden. Zur Verhinderung der Kontaminationsverschleppung sollten Schleusen, spezielle Durchladesysteme oder auch ein Zwischenlager außerhalb des Gebäudes eingerichtet werden. Die Anlieferung soll direkt über befahrbare Zugänge von außen möglich sein.

Zur Verringerung von Gefährdungen durch Inhalation von ausgasenden Schadstoffen im Anlieferbereich als Zwischenlager sowie in der Grobreinigung können mechanische Be- und Entlüftungen erforderlich sein.

Der Wartungs- und Pflegeraum muss leicht zu reinigende Oberflächen besitzen. Druckluft darf ausschließlich aus der Atemluftversorgung entnommen werden.

Der Atemluftkompressor wird aus Gründen des Lärmschutzes in einem gesonderten Raum betrieben. Eine ausreichende Raumlüftung sowie Frischluftzufuhr muss sichergestellt werden. Über die Atemluftansaugung dürfen keine Schadstoffe aus der Umgebung angesaugt werden. Der Atemluftkompressor sollte mindestens von drei Seiten zugänglich und von einem außerhalb des Raumes liegenden Schalter abschaltbar sein.

Ein Sauerstoff-Umfüllraum muss ständig belüftet sein, um Brand- oder Explosionsgefahren zu vermeiden. Sauerstoffkonzentrationen über 21 Vol. % sind durch entsprechende Warneinrichtungen zu melden. Öffnungen zu tiefer liegenden Räumen dürfen nicht vorhanden sein. Im Schutzbereich (5 m um eine mögliche Austrittsstelle) dürfen sich raumübergreifend keine brennbaren Gegenstände oder Stoffe befinden. Die Umfassungsbauteile müssen mindestens feuerhemmend und aus nicht brennbaren Baustoffen ausgeführt sein.

Die Grundflächen der Funktionsbereiche müssen am tatsächlichen Bedarf entsprechend des Durchsatzes ermittelt werden. Einzelne Funktionsbereiche können unter Beachtung der Schwarz-Weiß-Trennung kombiniert werden.

In den Werkstätten sind Hygiene-, Desinfektions- und Hautpflegeeinrichtungen bereitzustellen. Die Belüftung durch Fenster sollte in allen Räumen möglich sein.

Weitere Hinweise zur Gestaltung der Funktionsbereiche enthält DIN 14092 Teil 7 „Feuerwehrrhäuser – Werkstätten“.

2.4.8 Schlauchpflegewerkstätten



Grundsatz

Schlauchpflegewerkstätten müssen so gestaltet und eingerichtet sein, dass Gefährdungen insbesondere beim Umgang mit Schläuchen, durch herabfallende Gegenstände und durch Nässe oder Lärm vermieden werden.

In Schlauchpflegewerkstätten werden Reinigung, Instandhaltung und Wartung von Schläuchen und wasserführenden Armaturen durchgeführt.

Bild 46 Fußboden mit Bodenablauf über begehbare Gitterrostfelder



Bild 47 und 48 Kapselung bzw. Abschirmung an der Schlauchwäsche



Fußböden in Schlauchpflegewerkstätten müssen rutschhemmend, schlagfest und waschfest sowie frei von Stolperstellen ausgeführt werden. Wasseransammlungen auf dem Boden müssen vermieden werden. Hierfür benötigte Bodenabläufe sind trittsicher und bodengleich auszuführen.

Die Belüftung durch Fenster sollte in allen Räumen gegeben sein. Zur Verringerung von Gefährdungen durch Inhalation von ausgegasteten Schadstoffen können mechanische Be- und Entlüftungen erforderlich sein.

Die Grundflächen der Funktionsbereiche, Schlauchannahme, Waschraum, Trocknung, Instandsetzung, Schlauchlager und -ausgabe müssen am tatsächlichen Bedarf, d. h. nach Durchsatz, Art der Reinigungsanlage (z. B. Vollstraße, Halbstraße, Kompaktanlage) und der Logistik ermittelt werden.

Die Schlauchannahme ist als Schwarzbereich für die Anlieferung und als Zwischenlager der benutzten Schläuche vorgesehen. Der Zugang soll direkt von außen mit einer Möglichkeit zur Anlieferung für Fahrzeuge erfolgen.

Für den Waschraum ist je nach Anlagenart ein unterschiedlicher Flächenbedarf vorzusehen. So ist für Vollstraßen eine Fläche von mindestens 75 m² (Länge 25 m und Breite 3 m) geeignet und für Halbstraßen oder Kompaktanlagen eine Fläche von 45 m².

Gegen das Herausschleudern von Teilen, z. B. Schlauchkupplungen, durch die hohen Prüfdrücke sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen (z. B. Abschirmung oder Kapselung der Anlagen und Bauteile).

Für die Lagerung und Ausgabe von Schläuchen sind aus Gründen der Logistik und der ergonomischen Gestaltung des Transports mobile Systeme vorzuziehen, z. B. Rollregale, Gitterboxen. Um Schimmelpilzbildung vorzubeugen, sind die Schläuche trocken zu lagern und die Lagerräume ausreichend zu belüften.

Weitere Hinweise zur Gestaltung der Schlauchpflegewerkstätten enthält DIN 14092 Teil 7 „Feuerwehrrhäuser – Werkstätten“.

2.4.9 Feuerwehrtürme – Schlauchtürme, Übungstürme

Grundsatz

Feuerwehrtürme müssen so gestaltet sein, dass Feuerwehrangehörige nicht durch Absturz oder herabfallende bzw. pendelnde Schläuche gefährdet werden.

Die DIN 14092 „Feuerwehrrhäuser – Teil 3: Feuerwehrturm“ enthält Hinweise zu Anforderungen an Feuerwehrtürme, die sowohl zur Schlauchtrocknung als auch für Übungen genutzt werden.

Folgende sicherheitstechnische Anforderungen sind besonders zu beachten:

Verkehrsflächen unter oder neben aufgehängten Schläuchen müssen durch geeignete bauliche Maßnahmen gegen herabfallende oder pendelnde Schläuche gesichert sein. Dies wird z. B. erreicht,

- wenn Bedienungselemente von Schlauchaufhängeeinrichtungen so angeordnet sind, dass Bedienende nicht gefährdet werden, d. h. sie sich nicht im Fallbereich der Schläuche aufhalten müssen,
- wenn Arbeits- und Bedienbereiche auf Podesten einen sicheren Stand bieten und diese gegen herabfallende oder pendelnde Gegenstände gesichert sind,
- durch Trennung von Verkehrswegen und Arbeitsplätzen vom Gefahrenbereich durch Absperrung oder Abschränkung oder
- durch Schutzdächer oder andere geeignete Maßnahmen, die verhindern, dass Schläuche herabfallen oder pendeln und Personen verletzen können.

Bild 49 Einzelfalllösung am Arbeitspodest zur Sicherung gegen Absturz



Als Zugänge zu Arbeitspodesten sind Treppen vorzusehen.

Befinden sich in der Turmspitze zu bedienende oder zu prüfende Einrichtungen, sind sichere Standplätze vorzusehen, von denen aus diese Arbeiten durchgeführt werden können.

An Podesten müssen Geländer mit Handlauf in 1 m Höhe über dem Podest sowie Ausfüllungen (z. B. Knieleiste und Fußleiste) angebracht sein.

Brüstungshöhen der Fenster müssen 1 m und bei Absturzhöhen ab 12 m mind. 1,1 m über der jeweiligen Podesthöhe betragen.

Vorhandene Einstiegsöffnungen an Arbeitspodesten müssen über einen Schutz gegen Absturz verfügen. Dazu eignen sich beispielsweise Klappen oder Geländer.

Können im Einzelfall nicht alle Arbeiten auf sicheren Standflächen ausgeführt werden, müssen weitere geeignete Maßnahmen gegen Absturz getroffen werden.

Sollten in bestehenden Türmen noch Leitern als Aufstiege vorhanden sein, so müssen diese den Regeln der Technik entsprechen.

Werden Schläuche oder Schlauchpakete mittels Winden heraufgezogen oder herabgelassen, sind an die Winden sowie die Tragmittel (Seile) u. a. folgende Anforderungen zu stellen:

Gemäß DGUV Vorschrift 54/55 „Winden, Hub- und Zuggeräte“ müssen Winden über Rücklaufsicherungen verfügen, die ein unbeabsichtigtes Zurücklaufen der Last verhindern. Sie müssen selbsttätig wirken und so beschaffen sein, dass sie ohne Zuhilfenahme von Werkzeug nicht unwirksam gemacht werden können.

Seilklemmen als Seilendverbindungen sind ungeeignet. Stattdessen sind Pressklemmen zu verwenden.

Mitunter werden frei zugängliche Schlauchmasten betrieben. Auch hier ist zu verhindern, dass Personen durch pendelnde oder herabfallende Schläuche gefährdet werden oder die Mastkonstruktion als Klettergerüst genutzt wird (Verkehrssicherungspflicht des Trägers des Brandschutzes).

Übungstürme für die Durchführung von Abseilübungen müssen entsprechend eingerichtet sein. Dazu gehört z. B., dass Anschlagpunkte redundant, also einer für das Seil zum Abseilen und ein weiterer für das Sicherungsseil vorhanden sind. Da auch Umlenkungen berücksichtigt werden müssen, sind Anschlagmöglichkeiten als Einzelanschlagpunkte für



Bild 50 Ungesicherter Schlauchmast neben dem Feuerwehrhaus



Bild 51 Übungsturm mit davor angeordnetem stoßdämpfendem Boden

Selbstrettungsübungen mit Feuerwehreine z. B. dann geeignet, wenn die Tragfähigkeit nach den technischen Baubestimmungen für eine Kraft von 14 kN nachgewiesen ist. Im Bereich des Anschlagpunktes ist ein Hinweis auf dessen Belastbarkeit anzubringen. Werden auch Übungen für Höhensicherungsgruppen vorgesehen, sind Anschlagpunkte für eine Kraftereinleitung von 25 kN erforderlich.

Die verschiedenen Übungsebenen sollen durch Treppen verbunden sein.

Begehbare Flächen je Geschoss sollen mindestens 3,5 m² und der Abstand zur Brüstung mindestens 1 m betragen. Absturzsicherungen wie Geländer oder Brüstungen sind mit 1 m bzw. 1,10 m Höhe (ab 12 m Absturzhöhe) auszubilden.

Die Oberkanten der Brüstungen müssen der Rettungshöhe von tragbaren Leitern bei einem Anstellwinkel von 65 bis 75 Grad und einem zu berücksichtigenden Überstand von 1 m entsprechen. Sie betragen für Übungen mit vierteiligen Steckleitern 7 m und für dreiteilige Schiebleitern 12 m.

Kanten, über die Seile gezogen werden sollen, müssen abgerundet sein.



Fragen zur Sicherheit

- Ist der Aufstieg (Leiter, Treppe) sicher begehbar?
- Sind die Sprossen/Stufen einwandfrei?
- Sind an Podesten Geländer vorhanden und sind sie mindestens 1 m, bei Absturzhöhe ab 12 m 1,1 m hoch?
- Sind an Podesten, auf denen Arbeiten verrichtet werden, die Auf- und Abstiegsöffnungen gegen Absturz gesichert (z. B. Klappen, Schranken)?
- Ist der Bereich unter aufgehängten Schläuchen gegen Zutritt oder herabfallende Schläuche gesichert?

Beim Einsatz von Winden:

- Entsprechen die Winden den Anforderungen der DGUV Vorschrift 54/55 „Winden, Hub- und Zuggeräte“?
- Ist eine Rückschlagsicherung der Kurbel, eine Rücklaufsicherung und Sicherung gegen freien Fall vorhanden und sind diese so ausgeführt, dass Eingriffe in Sperrklinken ohne Zuhilfenahme von Werkzeug nicht möglich sind?
- Sind abnehmbare Kurbeln gegen Abgleiten oder unbeabsichtigtes Abziehen gesichert?
- Ist der Standort des Bedieners der Winde gegen herabfallende Schläuche sowie gegen Absturz des Bedieners gesichert?

3 Organisatorische Maßnahmen

3.1. Zugang zum Regelwerk für Sicherheit und Gesundheitsschutz

Grundsatz

Allen Feuerwehrangehörigen ist die Einsichtnahme in das zutreffende Regelwerk für Sicherheit und Gesundheitsschutz zu ermöglichen.

Alle Feuerwehrangehörigen müssen sich über ihre Rechte und Pflichten zum sicherheitsgerechten Verhalten Kenntnis verschaffen können. Dies muss jederzeit möglich sein. Der Unternehmer bzw. die Unternehmerin kann die Unfallverhütungsvorschriften und Regeln der Unfallversicherungsträger sowie die einschlägigen staatlichen Vorschriften und Regeln den Versicherten in Papierform oder in elektronischer Form, z. B. über PC, Internet, Intranet, CD-ROM, zugänglich machen. Bei Minderjährigen ist den Erziehungsberechtigten Zugang zu den maßgeblichen Vorschriften und Regeln zu gewähren.

3.2. Brandschutz und Erste Hilfe

Grundsatz

Es ist sicherzustellen, dass zur Ersten-Hilfe und zur Rettung aus Gefahr die erforderlichen Einrichtungen und Sachmittel sowie das erforderliche Personal zur Verfügung stehen.

Um im Falle eines Unfalls Erste-Hilfe-Maßnahmen einleiten zu können, muss regelmäßig überprüfbares Erste-Hilfe-Material zur Verfügung stehen. Dieses ist an deutlich und dauerhaft gekennzeichneten Aufbewahrungsorten oder -behältnissen so vorzuhalten, dass es jederzeit schnell erreichbar und leicht zugänglich ist. Die Kennzeichnung soll Bild 52 entsprechen.

Da nicht sichergestellt werden kann, dass sich zu jedem Zeitpunkt Feuerwehrfahrzeuge mit ausreichendem Erste-Hilfe-Material im Feuerwehrhaus befinden, wenn sich dort auch Personen aufhalten, ist im Feuerwehrhaus zusätzliches Erste-Hilfe-Material vorzuhalten.

Entsprechend § 25 DGUV Vorschrift 1 sind je nach Größe und Ausstattung des Feuerwehrhauses ein oder mehrere Verbandkästen bereitzustellen. Dies wird z. B. durch Verbandkästen nach DIN 13157 „Erste-Hilfe-Material – Verbandkasten C“ oder DIN 13169 „Erste-Hilfe-Material – Verbandkasten E“ erreicht. Als Richtwert soll ab einer Versichertenzahl von 21 ein großer Verbandkasten zur Verfügung stehen. Dieser kann durch 2 kleine Verbandkästen ersetzt werden. Dabei ist empfehlenswert, einen kleinen Verbandkasten in der Fahrzeughalle bzw. im Werkstattbereich und ggf. einen weiteren an einer anderen geeigneten Stelle, z. B. in der Küche oder im Schulungsraum anzubringen. Für die Lagerung des Erste-Hilfe-Materials eignen sich Verbandkästen mit Wandhalterungen.

Jede Erste-Hilfe-Leistung ist zu dokumentieren. Bei kleineren Verletzungen reicht eine Dokumentation innerhalb der Feuerwehr. Hierfür eignet sich die DGUV Information 204-020 „Verbandbuch“, das über den zuständigen Unfallversicherungsträger bezogen werden kann. Die Aufzeichnungen sind vertraulich zu behandeln und müssen fünf Jahre lang verfügbar sein. Meldepflichtige Unfälle sind dem zuständigen Unfallversicherungsträger mittels Unfallanzeige zu melden.

Um die Feuerwehrangehörigen darüber zu unterrichten, wer ihr Ansprechpartner im Falle eines Unfalles ist, soll ein Aushang mit den Angaben des zuständigen Unfallversicherungsträgers im Feuerwehrhaus sichtbar angebracht werden. Hierzu gehört auch die DGUV Information 204-001 „Erste Hilfe“ (Plakat, DIN A2), in der wichtige Angaben eingetragen werden können, z. B. Telefonnummern und Anschriften.

Bild 52 Hinweiszeichen Erste Hilfe



Bild 53 Verbandbuch





Bild 54 Aushang Erste Hilfe



Bild 55 und 56 Feuerlöscher (links altes und rechts neues Symbol)

Jedes Feuerwehrhaus muss mit den erforderlichen Feuerlösch-, Brandmelde- und Alarmierungseinrichtungen (siehe § 22 Abs. 1 DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ in Verbindung mit der ASR A2.2) ausgestattet sein. Wie bei der Ausstattung mit Erste-Hilfe-Material gilt: Die auf den Fahrzeugen vorhandenen Feuerlöscher allein reichen nicht aus.

In jeder Fahrzeughalle sowie in jeder Etage soll mindestens ein geeigneter Feuerlöscher vorhanden sein. Die tatsächlich erforderliche Anzahl von Feuerlöschern ist aus der ASR A2.2 zu entnehmen.

Feuerlöscher sind gut sichtbar und leicht erreichbar vorzugsweise in Fluchtwegen, im Bereich der Ausgänge ins Freie, an den Zugängen zu Treppenträumen oder an Kreuzungspunkten von Verkehrswegen/Fluren anzubringen. Die Standorte der Feuerlöscher sind gegebenenfalls durch das Brandschutzzeichen F001 „Feuerlöscher“ entsprechend der „ASR A1.3 – Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ zu kennzeichnen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Feuerlöscher schlecht zu finden sind, weil sie z. B. verdeckt sind oder sich hinter einer Ecke befinden.

Zur Sicherstellung ihrer Funktionsfähigkeit sind Feuerlöscher in der Regel mindestens alle zwei Jahre durch eine sachkundige Person zu prüfen.



Fragen zur Sicherheit

- Können alle Feuerwehrangehörigen Einsicht in das zutreffende Regelwerk für Sicherheit und Gesundheitsschutz nehmen?
- Steht geeignetes Erste-Hilfe-Material in ausreichender Anzahl zur Verfügung?
- Wird das Erste-Hilfe-Material regelmäßig auf Vollständigkeit, Beschädigung und Verfallsdatum geprüft und erforderlichenfalls vervollständigt oder ausgetauscht?
- Ist der Aushang „Erste Hilfe“ an geeigneter Stelle angebracht?
- Ist das Feuerwehrhaus mit geeigneten Feuerlöscheinrichtungen in erforderlicher Anzahl ausgestattet?
- Sind Handfeuerlöscher an geeigneten Stellen gut sichtbar angebracht oder aufgestellt und deren Standorte ggf. entsprechend gekennzeichnet?
- Werden die Feuerlöscheinrichtungen den Vorschriften entsprechend regelmäßig durch entsprechend Sachkundige geprüft?
- Besteht eine Brandschutzordnung und ist der Teil A davon an geeigneter Stelle ausgehängt?

3.3 Gefährdungsbeurteilung

Ziel

Mit Hilfe der Gefährdungsbeurteilung werden Gefährdungen ermittelt, Risiken bewertet und notwendige Maßnahmen zur Gewährleistung von Sicherheit und Gesundheitsschutz der Feuerwehrangehörigen festgelegt.

Die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ gibt für bauliche Einrichtungen der Feuerwehr verbindliche Schutzziele vor, die zwingend eingehalten werden müssen. Dort genannte Forderungen werden z. B. dann erfüllt, wenn die Inhalte der Normenreihe DIN 14092 „Feuerwehrhäuser“ eingehalten werden.

Ein eigenverantwortliches Abweichen von den Inhalten der Normen oder dieser DGUV Information ist möglich, soweit die Schutzziele der Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden. D. h. Gefährdungen von Feuerwehrangehörigen sind vermieden, wenn die gleiche Sicherheit auf andere Weise erreicht wird.

Als Hilfsmittel bei der eigenverantwortlichen Auswahl geeigneter Maßnahmen dient die Gefährdungsbeurteilung. Sie soll zu Sicherheit und Gesundheitsschutz der Feuerwehrangehörigen beitragen und hilft dabei den Entscheidungsträgern, ihrer Verantwortung gerecht zu werden.

Wenn bei bestehenden Feuerwehrhäusern bauseitig die erforderliche Sicherheit nicht oder nur z. T. gewährleistet werden kann, besteht ggf. die Möglichkeit, durch organisatorische Maßnahmen das geforderte Schutzziel zu erreichen. Dabei kommt der Gefährdungsbeurteilung eine besondere Bedeutung zu.

Die Unternehmerin bzw. der Unternehmer soll regelmäßig prüfen, ob die Gegebenheiten des Feuerwehrhauses noch ausreichende Sicherheit für Feuerwehrangehörige bieten.

Eine Gefährdungsbeurteilung kann z. B. bei Ersatzbeschaffung von größeren Einsatzfahrzeugen erforderlich werden, wenn die vorhandenen Stellplatzmaße an kritische Grenzen stoßen. Der Träger der Feuerwehr hat die Beurteilung von Gefährdungen und Belastungen im Feuerwehrdienst durchzuführen und die erforderlichen Maßnahmen zu ermitteln und umzusetzen. Dabei ist die Leitung und weiteres Fachpersonal der Feuerwehr bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung zu beteiligen. Mit Hilfe ihrer Kenntnisse und Erfahrungen können relevante Gefährdungen analysiert und wirksame – vor allem praxiserfahrene – Maßnahmen ausgewählt und umgesetzt werden.

Die einzelnen Schritte zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung zeigt die DGUV Information 205-021 „Leitfaden zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung im Feuerwehrdienst“.

3.4. Prüfung von baulichen Einrichtungen und Anlagen

Grundsatz

Feuerwehrangehörige dürfen nicht durch sicherheitswidrige Technik zu Schaden kommen.

Alle Geräte und Ausrüstungsgegenstände sowie baulichen Einrichtungen und Anlagen können bei ihrer Verwendung verschleiben oder beschädigt werden. Zudem können äußere Einflüsse wie Feuchtigkeit und UV-Strahlung die Materialeigenschaften verändern. Bei der regelmäßigen Überprüfung von baulichen Einrichtungen und Anlagen der Feuerwehr sollen Beschädigungen, Verschleiß, Korrosion oder sonstige Veränderungen frühzeitig erkannt sowie die Vollständigkeit und Wirksamkeit der Sicherheitseinrichtungen festgestellt werden.

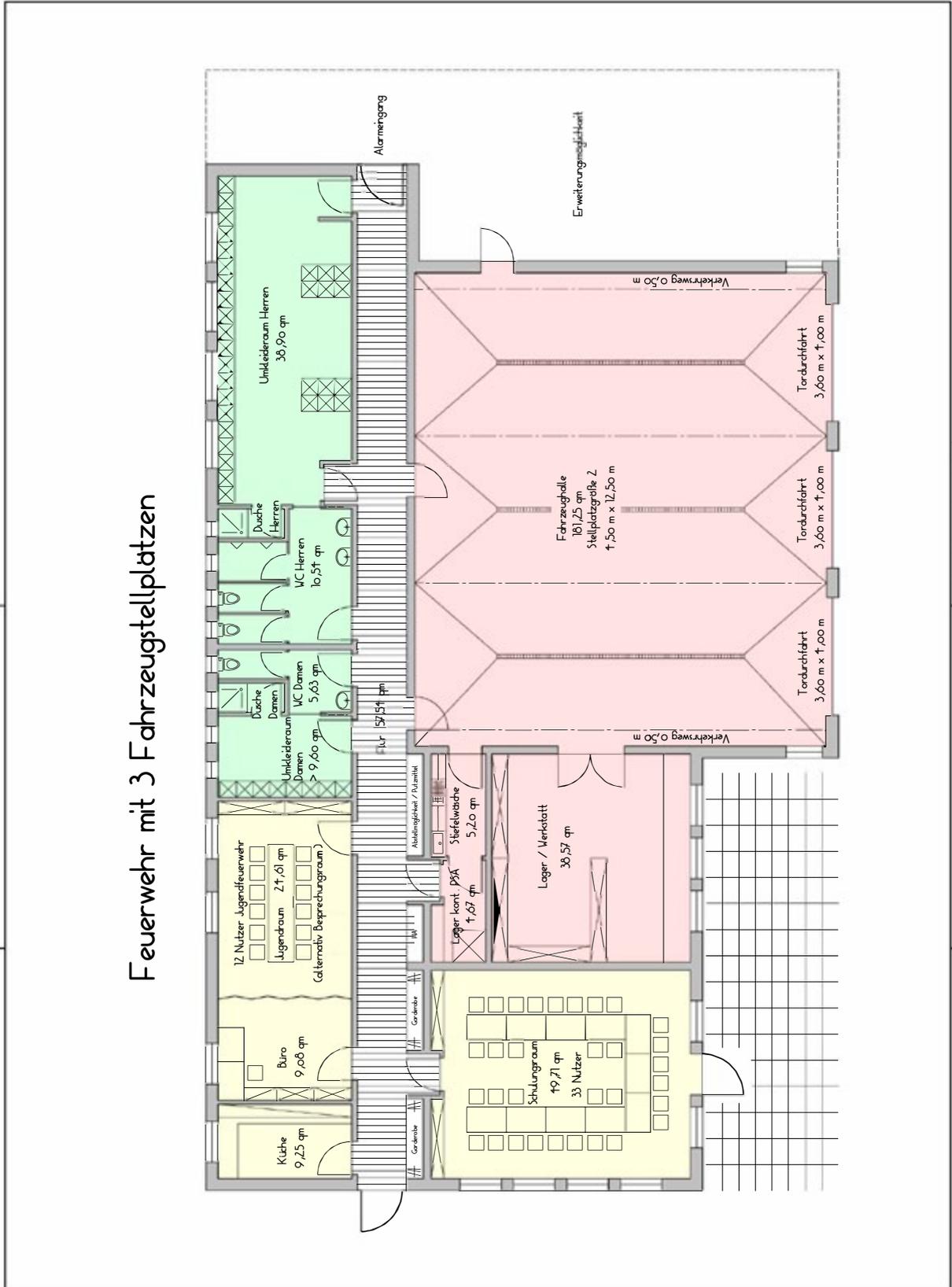
Neben den auf den Fahrzeugen verlasteten Geräten ist auch die im Feuerwehrhaus befindliche Technik, wie z. B. die ortsveränderlichen elektrischen Betriebsmittel, aber auch die ortsfesten elektrischen Anlagen, die Tore, Hebebühnen, Winden, Hochdruckreiniger, Druckluftkompressoren oder Schweißgeräte in die regelmäßige Prüfung einzubeziehen.

Hinweise zur Prüfung können u. a. den Herstellerangaben sowie dem Regelwerk entnommen werden. So enthalten Unfallverhütungsvorschriften, wie z. B. die DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“ oder die DGUV Vorschrift 3/4 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ nähere Angaben zu vorzusehenden Prüfungen. Ein wichtiges Hilfsmittel für die Feuerwehren ist der DGUV Grundsatz 305-002 „Prüfgrundsätze für Ausrüstung und Geräte der Feuerwehr“. Sie enthalten Angaben über Art, Umfang und Durchführung der Prüfungen vieler typischer Feuerwehreleinrichtungen.

Die Prüfungen der Feuerwehrausrüstungen können von in den Prüfgrundsätzen genannten Personen durchgeführt werden.

Andere Feuerwehreleinrichtungen sind von dafür qualifizierten Personen zu prüfen. Die Organisation und Durchführung dieser Prüfungen unterliegt der Verantwortung des Trägers des Brandschutzes und ist nicht originäre Aufgabe der Feuerwehr.

Feuerwehr mit 3 Fahrzeugstellplätzen



H/B = 297 o / 420 o (o 12m²)

5 Anhang

Relevante Vorschriften und Regeln für den Bau und Betrieb von Feuerwehrlhäusern sind z. B.:

- DGUV Vorschrift 49 „Feuerwehren“
- Bauordnungen der Länder
- Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) für den Umgang mit überwachungsbedürftigen Anlagen
- Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) für die Lagerung und den Umgang mit gefährlichen Stoffen
- Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Verkehrswege“ (ASR A1.8)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Fußböden“ (ASR A1.5/1,2)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Türen und Tore“ (ASR A1.7)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Maßnahmen gegen Brände“ (ASR A2.2)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Fluchtwege, Notausgänge, Flucht- und Rettungsplan“ (ASR A2.3)
- Technische Regel für Arbeitsstätten „Beleuchtung“ (ASR A3.4)
- DGUV Regel 108-007 „Lagereinrichtungen und -geräte“
- DIN 14 092-1:2012-04 „Feuerwehrlhäuser – Teil 1: Planungsgrundlagen“
- DIN 14092-3:2012-04 „Feuerwehrlhäuser – Teil 3: Feuerwehrturm“
- DIN 14092-7:2012-04 „Feuerwehrlhäuser – Teil 7: Werkstätten“
- DGUV Information 208-022 „Türen und Tore“
- DGUV Information 204-022 „Erste Hilfe im Betrieb“
- Basisschutz für Katastrophenschutz und Hilfsorganisationen, Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe, Zentrum Schutz Kritischer Infrastrukturen, Stand: Mai 2007

Deutsche Gesetzliche
Unfallversicherung e.V. (DGUV)

Glinkastraße 40
10117 Berlin
Tel.: 030 288763800
Fax: 030 288763808
E-Mail: info@dguv.de
Internet: www.dguv.de

Vorab- AUSZUG *(noch nicht abgestimmt und freigegeben!)*

**aus der Niederschrift
über die 33. Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses am
29.08.2022**

Zu TOP : 10

**Freiwillige Feuerwehr: Errichtung einer Fahrzeughalle am Standort Vorstadt
Vorlage: SR/BeVoSr/574/2022/1**

Zunächst leitet der Vorsitzende in die Thematik ein und gibt insbesondere unter Einbindung der Vorgaben der Feuerwehrunfallkasse eine Übersicht über den derzeitigen Sachstand. Er stellt die Überlegung in den Raum, ob die Stadtwerke Ratzeburg an die Finanzierung bzw. an den Bau der Fahrzeughalle involviert werden kann.

Herr Rothfuß zeigt die Historie der Angelegenheit auf und verweist auf den Ursprungsbeschluss des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses. Der Vorsitzende sowie Herr Wolf verweisen auf den Beschluss vom 06.12.2021, wonach zunächst eine Absprache mit der Hanseatischen Feuerwehrunfallkasse vorgenommen werden sollte. Diese Mindestanforderungen sind nunmehr geklärt.

Herr Prof. Dr. Röger fragt sich, ob nunmehr nach Festlegung der Mindestanforderungen eine derartige Maßnahme durchführbar erscheint.

Auf Bitte des Vorsitzenden erhält Herr Lembicz von den Stadtwerken Ratzeburg das Wort. Dieser erläutert die Möglichkeiten der Stadtwerke Ratzeburg und hält grundsätzlich eine mögliche Realisierung der Maßnahme durch die Stadtwerke Ratzeburg für möglich.

Herr Hentschel sieht Vorteile in der Planung und Baudurchführung durch die Stadtwerke Ratzeburg, gibt jedoch zu bedenken, dass hier noch die Gesellschafterversammlung zustimmen muss.

Der Vorsitzende bittet Herrn Lembicz um eine mögliche Machbarkeitsanalyse und Vortrag bis zur nächsten Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses.

[Herr Winkler verlässt die Sitzung um 20.22 Uhr]

Beschluss:

1. Dem vorgestellten Konzept zur Errichtung einer Fahrzeughalle mit zwei Einstellplätzen einschließlich für den Einsatz und Betrieb notwendiger Sozial- und Geräteräume wird grundsätzlich zugestimmt. Die Ergebnisse der Abstimmung mit der Feuerwehrunfallkasse werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis die Stadtwerke Ratzeburg zu ersuchen, die Möglichkeiten der Planung und der Baudurchführung durch die Stadtwerke Ratzeburg sowie die Folgekosten für die Stadt Ratzeburg aufzuzeigen.

Ja 10 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Vorsitzender:

Werner Rütz

Ö 10

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 06.09.2022

SR/BeVoSr/706/2022

Gremium	Datum	Behandlung
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Wolf, Michael

FB/Aktenzeichen: 60.3

Überplanmäßige Ausgabe: Rathaus, Erneuerung der Aufzugesanlage

Zielsetzung: Erneuerung der Aufzugsanlage einschließlich Erweiterung bis ins Dachgeschoss, barrierefreie Erschließung des ganzen Rathauses für Besuchende und Mitarbeitende

Beschlussvorschlag: *Die Stadtvertretung stimmt der überplanmäßigen Ausgabe auf der Haushaltstelle 020.036.9400 in Höhe von bis zu 35.000 € zu.*

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 06.09.2022

Koop, Axel am 06.09.2022

Wolf, Michael am 06.09.2022

Sachverhalt:

Im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss am 29.08.2022 wurde über folgenden Bearbeitungsstand in Sachen Aufzugsanlage Rathaus berichtet: „Nach mehrmaligen Reparaturen steht der Aufzug seit Dezember 2021 still und ist somit außer Betrieb. Die Fa. OTIS hat nach Angebotseinholung am 30.03.2022 den Auftrag erhalten (Planungs-, Bau- und Umweltausschuss 14.03.2022), eine neue Aufzugsanlage incl. Aufstockung bis ins DG einzubauen. Die bauseits zu erbringenden Leistungen, also sämtliche Abriss- und Maurerarbeiten, Prüfung der Statik, Dachdecker-, Tischlerarbeiten, gestalten sich sehr schwierig, da der Spitzboden nicht ausreichend Platz für den neuen Schachtkopf bietet, ohne sehr aufwendige Abstützmaßnahmen durchzuführen zu müssen. Aus diesem Grund wurde der Statiker Wolfgang Riebensahm und das Büro für Architektur und Bauwesen Andreas Hagen beauftragt. Ebenfalls wurde der Fachdienst Denkmalschutz vom Kreis mit hinzugezogen, um

eventuell den Abriss des vorhandenen Schornsteins, der auf der jetzigen Schachtkopfdecke steht und keine Funktion hat, außer der Lüftung des jetzigen Aufzugsschachtes, ausführen zu können. Dieses wurde aber seitens der Denkmalbehörde abgelehnt. Der geplante Einbau der neuen Aufzugsanlage ist für November 2022 vorgesehen.“

Aufgrund der entstandenen technischen Schwierigkeiten werden die bauseits zu veranlassenden Arbeiten, die größtenteils im Vorfeld des eigentlichen Einbaus des Aufzugs durchgeführt werden, mit höheren Kosten zu Buche schlagen (Schornsteinkopf abbrechen und neu aufsetzen, Gerüst und Dachdeckerfahrstuhl, Abbruch, Mauer- und Betonarbeiten), sodass es bereits absehbar zu Mehrkosten in Höhe von rd. € 33.000 kommt. Die entsprechenden Aufträge wurden im Rahmen einer Eilentscheidung bereits erteilt, da die Arbeiten bereits angelaufen sind. Vorsorglich wird darum gebeten, einer überplanmäßigen Ausgabe von pauschal € 35.000 zuzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Unter der Haushaltsstelle 020.036.9400 stehen 90.000 € für die Erneuerung der Aufzugsanlage für das Rathaus zur Verfügung. Zur Deckung der Mehrausgaben stehen unter der Haushaltsstelle 880.3400 (Erlöse aus Grundstückverkäufen) Mehreinnahmen in ausreichender Höhe zur Verfügung. Die Summen sind dann in einem Nachtragshaushalt bei den genannten Haushaltstellen zu korrigieren.

Ö 11

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 06.09.2022

SR/BeVoSr/705/2022

Gremium	Datum	Behandlung
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Wolf, Michael

FB/Aktenzeichen: 60.3

Überplanmäßige Ausgabe: Rathaus, Zeiterfassungsanlage und Schließanlage

Zielsetzung: Installation einer neuen Schließanlage und einer neuen Zeiterfassung im Rathaus der Stadt Ratzeburg

Beschlussvorschlag: *Die Stadtvertretung stimmt der überplanmäßigen Ausgabe auf der Haushaltstelle 020.034.9400 in Höhe von 33.381,82 € zu.*

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 06.09.2022

Koop, Axel am 06.09.2022

Wolf, Michael am 05.09.2022

Sachverhalt:

Es ist beabsichtigt, eine neue elektronische Schließanlage und eine moderne Zeiterfassungsanlage im Rathaus Ratzeburg zu installieren. Geplant und ausgeschrieben wurde ebenfalls die Einbindung der Zeiterfassung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aller Außenstellen der Stadt Ratzeburg und des Schulverbandes Ratzeburg, besonders der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der OGS. Das Ingenieurbüro für Elektrotechnik GDP wurde mit der Planung beauftragt. 13 Firmen wurden angefragt, ein Angebot abzugeben. Es gingen 3 Angebote ein: Nach Prüfung reichte die Fa. Putfarken GmbH aus Börnsen das wirtschaftlichste Angebot ein.

Eine Vergabe einer modernen Zeiterfassung für alle Außenstellen ist aus finanziellen vor allem aber aus technischen Gründen (noch) nicht möglich. Mit der vorliegenden Auftragssumme können sowohl das Rathaus wie auch die Außenstellen Bücherei, „Mode-Centrum“ und Feuerwehr angebunden werden, da hier auch die technischen

Bedingungen (hier ist bereits eine Standortvernetzung über die VSG vorhanden) erfüllt werden.

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss hat daraufhin am 29.08.2022 folgenden Beschluss gefasst: *„Der Auftrag zur Ausführung einer neuen elektronischen Schließanlage und einer modernen Zeiterfassungsanlage im Rathaus sowie in den Außenstellen „Mode-Centrum“, Bücherei und Feuerwehr wird der Fa. Putfarken GmbH aus Börnsen, mit einer Auftragssumme von brutto 93.381,82 € unter der Maßgabe erteilt, dass der überplanmäßigen Ausgabe auf der Haushaltstelle 020.034.9400 zugestimmt wird.“* Und: *„Die Stadtvertretung wird gebeten, einer überplanmäßigen Ausgabe auf der Haushaltstelle 020.034.9400 in Höhe von 33.381,82 € zuzustimmen.“*

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Unter der Haushaltsstelle 020.034.9400 (Schließanlage Rathaus) stehen 60.000 € für die Schließanlage und die Zeiterfassungsanlage für das Rathaus zur Verfügung. Weiter stehen bei den Haushaltsstellen 020.023.9400 (Einbruchmeldeanlage Rathaus) und 020.024.9400 (Brandmeldeanlage Rathaus) noch Restmittel in ausreichender Höhe zur Verfügung, sodass der Auftrag ausgelöst werden kann, sobald die Stadtvertretung einer entsprechenden überplanmäßigen Ausgabe zugestimmt hat. Die Summen sind dann in einem Nachtragshaushalt bei den genannten Haushaltstellen zu korrigieren. Für die weiteren in die Zeiterfassung einzubindenden Außenstellen werden die benötigten Haushaltsmittel in den kommenden Haushalten der Stadt bzw. des Schulverbands angemeldet.

Ö 12

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 25.08.2022

SR/BeVoSr/673/2022/1

Gremium	Datum	Behandlung
Hauptausschuss	05.09.2022	Ö
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Koop, Axel

FB/Aktenzeichen: 2 / 20 13 60

I. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg

Zielsetzung: Anpassung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer an aktuelle Gegebenheiten

Beschlussvorschlag:

Der **Hauptausschuss** empfiehlt und die **Stadtvertretung** beschließt,

die I. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg gemäß Entwurf (Stand: 25.08.2022).

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 25.08.2022

Koop, Axel am 25.08.2022

Sachverhalt:

Vorberatungsergebnis

Der Finanzausschuss hat sich in seiner vergangenen Sitzung am 23.08.2022 mit den Änderungen zur städtischen Zweitwohnungssteuer befasst und einstimmig den im Anhang befindlichen Satzungsentwurf zur Beschlussfassung empfohlen. Entgegen des verwaltungsseitigen Vorschlags zur Absenkung des Steuersatzes ab dem Erhebungszeitraum 2022 von 4,0 % um 0,75 %-Punkte auf 3,25 % soll der Steuersatz nunmehr unverändert bei 4,0% bleiben. Angesichts der ggf. weiter

steigenden Bodenrichtwerte könnte sodann jährlich geprüft werden, ob eine Anpassung zu Gunsten der Steuerpflichtigen geboten erscheint. Im Übrigen wird auf den nachstehenden Sachverhalt gemäß Ursprungsvorlage verwiesen.

Ausgangslage (gem. Ursprungsvorlage)

Die Zweitwohnungssteuer wird zurzeit gemäß der Neufassung der städtischen Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg vom 15.12.2020 (ZwStS) auf der Grundlage der vorhandenen Bodenrichtwerte berechnet.

Dabei sind nach § 5 Abs. 2 Satz 6 ZwStS jeweils die Bodenrichtwerte anzusetzen, die in dem Kalenderjahr gelten, das dem jeweiligen Erhebungszeitraum (Veranlagungsjahr) der Zweitwohnungssteuer vorausgehen. Die Bodenrichtwerte werden grundsätzlich alle 2 Jahre durch den Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Kreis Herzogtum Lauenburg angepasst und sind Basis für die Besteuerung von Grund und Boden. Für das Veranlagungsjahr 2021 wurden zunächst die Bodenrichtwerte aus dem Jahr 2018 herangezogen, da u. a. die Bodenrichtwerte 2020 erst im Laufe des Jahres 2021 veröffentlicht worden sind. Spätestens mit dem Veranlagungsjahr 2022 wären somit zur Berechnung der Zweitwohnungssteuer die für das Jahr 2020 neu ermittelten Bodenrichtwerte zugrunde zu legen.

Für viele Inhaber von Zweitwohnungen hatte die neue Berechnungsgrundlage eine deutliche Erhöhung der zu zahlenden Zweitwohnungssteuer zur Folge, gleichwohl eine Aufkommensneutralität bei der Festlegung des Steuersatzes angestrebt worden ist.

Insgesamt sind die Gesamteinnahmen der Zweitwohnungssteuer vom Jahr 2019 (nach der alten Berechnungsgrundlage) in Höhe von 8.857,30 € auf nunmehr rd. 110.000 € (AO-Soll, 03.08.22) gestiegen. Diese erhebliche Steigerung resultiert jedoch insbesondere aus Neuveranlagungen (auch rückwirkende Veranlagungen).

Die Bodenrichtwerte für das Jahr 2020 sind im Verhältnis zum Jahr 2018 nochmals deutlich angestiegen; dieser Anstieg der Bodenrichtwerte würde bei der Veranlagung der Zweitwohnungssteuer im lfd. Haushaltsjahr für eine nochmalige Erhöhung der jeweils von den Steuerpflichtigen zu zahlenden Steuerbeträge zur Folge haben.

Die Höhe der zu zahlenden Zweitwohnungssteuer ergibt sich aus der Berechnung:

modifizierter Bodenrichtwert x Quadratmeterzahl der Wohnfläche x Faktor Baujahr x Faktor Gebäudeart x Verfügbarkeitsgrad x Steuersatz

Demnach hätte z.B. ein um 50 Euro höherer Bodenrichtwert bei einem Einfamilienhaus (BJ 2000) mit einer Wohnfläche von 100 qm eine Erhöhung der Steuer um 400 Euro zur Folge.

Nach einer ersten Auswertung der Verwaltung ist festzustellen, dass die Anwendung des Bodenrichtwertes 2020 im Vergleich zur Anwendung des Bodenrichtwertes des Jahres 2018 zu Mehreinnahmen von insgesamt rd. 25.400 € führen würde. Bei 58 Fällen wäre mit einer Mehrbelastung von durchschnittlich rd. 440 € zu rechnen; bei 31 Steuerfällen bleibt der Bodenrichtwert unverändert.

Im Vergleich zur Anwendung der Bodenrichtwerte 2022 zu 2020 ergeben sich Mehreinnahmen in Höhe von insgesamt rd. 16.600 €; in dem Veranlagungsjahr 2023 wären alle Eigentümer von Zweitwohnungen (zurzeit 89) betroffen. Die durchschnittliche Mehrbelastung gegenüber dem Veranlagungsjahr 2021 läge nochmals bei rd. 190 €.

Aufgrund der in der Darstellung ersichtlichen deutlichen Steigerungen der jährlichen Steuerbeträge durch die Einführung der neuen Berechnungsgrundlage auf der Grundlage der Bodenrichtwerte und der damit erfolgten höheren Belastung der Steuerpflichtigen sollte die Frage erörtert werden, ob ggfs. eine weitere Erhöhung der Steuer ausgesetzt werden sollte. Dies könnte z. B. durch eine Festschreibung der Anwendung der Bodenrichtwerte des Jahres 2018 für die Jahre 2021 und 2022 (und ggfs. der Folgejahre) erfolgen. Ebenfalls ließe sich über eine Senkung des Steuersatzes oder anderweitige Lösungsvarianten diskutieren.

Die Fragestellung sollte offen diskutiert werden, gleichwohl die Verwaltung einen Vorschlag in der beigefügten Änderungssatzung unterbreitet hat. An dieser Stelle sei der Hinweis erlaubt, dass die jährliche Belastung der Steuerpflichtigen durch die neue Berechnungsgrundlage und hier insbesondere durch die hohen Bodenrichtwerte in einer Vielzahl von Einzelfällen schon eine beachtliche Höhe erreicht hat, die durch eine eventuell weitere Steigerung der Bodenrichtwerte sich in den nächsten Jahren noch weiter fortsetzen wird. Darüber hinaus wird bei einer weiteren Erhöhung der Zweitwohnungssteuer grundsätzlich von einer weiteren Ablehnung der Steuer durch die Steuerpflichtigen ausgegangen, was wohl eine Erhöhung der Widerspruchs- und Klagefälle nach sich ziehen würde.

Sollte eine Festschreibung der Bodenrichtwerte gewünscht sein, so könnte dies durch eine einfache Satzungsänderung in § 5 (Steuermaßstab) Absatz 2 durch das Ergänzen eines Satzes vorgenommen werden: „Für die Veranlagungen der Erhebungszeiträume der Jahre xxx wird der Bodenrichtwert des Jahres xx festgeschrieben.“ Es könnte dann in bestimmten Zeitabständen (jährlich / alle zwei Jahre) eine Überprüfung dieser Regelung bzw. eine erneute Befassung des Ausschusses mit dieser Fragestellung erfolgen.

Dieser Vorschlag wird verwaltungsseitig jedoch nur für das Veranlagungsjahr 2021 empfohlen, da hier erstmalig die Bodenrichtwerte des Jahres 2018 zugrunde gelegt worden sind und somit die Steuerpflichtigen auf den Inhalt der Bescheide vertraut haben dürften. Bei einer nochmaligen Änderung der Berechnungsgrundlagen wären zudem sämtliche Bescheide anzupassen.

Ab dem Veranlagungsjahr 2022 sollten dann jedoch die fortgeschriebenen Bodenrichtwerte Anwendung finden. Um einen sprunghaften Anstieg der Steuer entgegenzuwirken, könnte hier über eine Senkung des Steuersatzes nachgedacht werden.

Verwaltungsseitig wird vorgeschlagen, ab dem Veranlagungsjahr 2022 den Steuersatz von zurzeit 4% um 0,75 %-Punkte auf folglich 3,25% zu senken. Dies hätte zur Folge, dass in 2022 die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr nur gering steigen, ab dem Veranlagungsjahr 2023 dann mit einem prozentualen Zuwachs in Höhe von rd. 14 % zu rechnen ist. Dieser Anstieg dürfte insgesamt vertretbar sein und sichert der Stadt Ratzeburg entsprechende Mehreinnahmen zur allgemeinen Deckung des

Haushalts. Entsprechende Übersichtstabellen sind als Anlagen beigefügt und werden zudem am Sitzungstag für Berechnungszwecke bereitgehalten.

Die vorgenannten Vorschläge sind in der beigefügten Änderungssatzung enthalten. Gleichzeitig enthält der Satzungsentwurf diverse (redaktionelle und rechtliche) Anpassungen an aktuelle Gegebenheiten bzw. Urteile des OVG Schleswig, u. a.

- Streichung der Regelungen zur Steuerbefreiung (§ 4) und Ergänzung eines Tatbestands in § 3 Abs. 3 (Steuerpflicht)
- Änderungen in den §§ 8 (Anzeigepflicht) und 9 (Steuererklärungen, Mitteilungspflichten) zur Verbesserung der Verwaltungsabläufe

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Im lfd. Haushaltsjahr ergeben sich grundsätzlich keine finanziellen Auswirkungen, da die Festsetzungsbescheide für das Jahr 2022 erst im Folgejahr versandt werden. Ab dem Haushaltsjahr 2023 werden Mehreinnahmen in Höhe von rd. 42.000 € (davon rd. 25.000 € Nachzahlungen) erwartet.

Anlagenverzeichnis:

- I. Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg (Stand: 25.08.2022)
- Übersichten zur Berechnung der Zweitwohnungssteuer

I. Satzung zur Änderung der Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg

Aufgrund des § 4 Abs. 1 Satz 1 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein (GO) in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. 2003, S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.03.2022 (GVOBl. Schl.-H. 2022, S. 153) sowie der §§ 1 Abs. 1, 2, 3 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 8 sowie § 18 Abs. 1 - 3 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein (KAG) in der Fassung vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H. 2005, S. 27), zuletzt geändert durch Gesetz vom 04.05.2022 (GVOBl. Schl.-H. 2022, S. 564) wird nach Beschlussfassung durch die Stadtvertretung vom 19.09.2022 folgende Satzung erlassen:

Artikel 1

Der **§ 3 - Steuerpflicht** wird um folgenden Absatz ergänzt

- (3) Nicht der Steuer unterliegt das Innehaben einer berufsbedingt erforderlichen Zweitwohnung, die trotz vorwiegender Nutzung aufgrund melderechtlicher Vorschriften betreffend den Familienwohnsitz nicht Hauptwohnung ist.

Artikel 2

Der **§ 4 – Steuerbefreiung** wird ersatzlos gestrichen.

Artikel 3

Der **§ 5 – Steuermaßstab** wird wie folgt geändert.

- a) Absatz 2 wird um folgenden Satz ergänzt:

Für die Veranlagung des Erhebungszeitraumes des Jahres 2021 wird der Bodenrichtwert des Jahres 2018 festgeschrieben.

Artikel 4

Der **§ 8 – Anzeigepflicht** erhält folgende Fassung:

Das Innehaben einer Zweitwohnung oder deren Aufgabe sowie eine Änderung der für die Grundlagen der Besteuerung relevanten Umstände sind der Stadt Ratzeburg innerhalb von zwei Wochen **schriftlich** anzuzeigen.

Artikel 5

Der **§ 9 – Steuererklärungen, Mitteilungspflichten** wird wie folgt geändert.

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

- (1) Der Steuerpflichtige hat im Falle der Mischnutzung (§ 5 Abs. 7) für jedes Kalenderjahr bis zum **15. Februar** des Folgejahres eine Steuererklärung nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck abzugeben; im Übrigen auf Anforderung der Stadt Ratzeburg. Der Steuerpflichtige hat die Steuererklärung eigenhändig zu unterschreiben. Eine Steuererklärung ist nicht abzugeben, wenn sich gegenüber der Vorjahreserklärung keine Abweichungen ergeben.

Artikel 6 Inkrafttreten

- (1) Die I. Änderung zur Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg tritt rückwirkend am 01.01.2021 in Kraft.
- (2) Die Steuerpflichtigen dürfen aufgrund dieser Satzung nicht ungünstiger gestellt werden als nach den bisherigen Satzungsregelungen.
- (3) Bestandskräftige Bescheide werden von der Rückwirkung der Satzung nicht erfasst.
- (4) Die vorstehende I. Änderung zur Satzung über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer in der Stadt Ratzeburg wird hiermit ausgefertigt und ist bekannt zu machen.

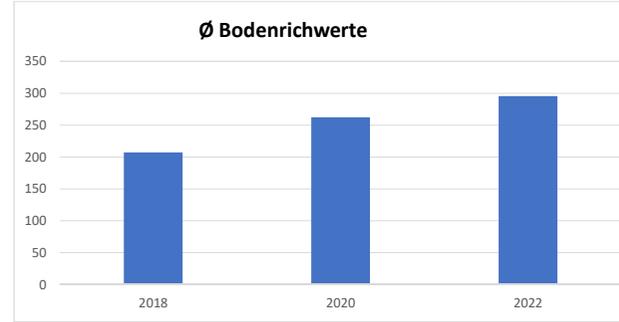
Ratzeburg, __.__.2022

Stadt Ratzeburg
Der Bürgermeister

gez. (L. S.)
Graf
Bürgermeister

Berechnung der Zweitwohnungssteuer (1)

Ø Bodenrichtwerte	
2018	207
2020	262
2022	295



Steuersatz 4%
(ohne Satzungsanpassung)

NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Bau-jahr	Bau-jahres-faktor 1/1000	Geb. Faktor	Maß-stabseinheit 2021	Maß-stabseinheit 2022	Maß-stabseinheit 2023	Steuern 2021 (BRW 2018)	Steuern 2022 (BRW 2020)	Steuern ab 2023 (BRW 2022)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
1	Musterstraße 1	100	130	160	135	2001	2,001	1,2	32.416,20 €	42.141,06 €	51.865,92 €	1.296,65 €	1.685,64 €	2.074,64 €	30%	23%
2	Musterstraße 2	100	130	160	130	1994	1,949	1,2	30.404,40 €	39.525,72 €	48.647,04 €	1.216,18 €	1.581,03 €	1.945,88 €	30%	23%
3	Musterstraße 3	200	220	246	130	1956	1,956	1,2	61.027,20 €	67.129,92 €	75.185,51 €	2.441,09 €	2.685,20 €	3.007,42 €	10%	12%
4	Musterstraße 4	220	220	246	25	1976	1,976	1	10.868,00 €	10.868,00 €	12.172,16 €	434,72 €	434,72 €	486,89 €	0%	12%
5	Musterstraße 5	200	300	330	62,1	1935	1,935	1	24.032,70 €	36.049,05 €	39.653,96 €	961,31 €	1.441,96 €	1.586,16 €	50%	10%
6	Musterstraße 6	200	300	330	63,41	1978	1,978	1	25.085,00 €	37.627,49 €	41.390,24 €	1.003,40 €	1.505,10 €	1.655,61 €	50%	10%
7	Musterstraße 7	150	180	210	73,88	2003	2,003	1	22.197,25 €	26.636,70 €	31.076,14 €	887,89 €	1.065,47 €	1.243,05 €	20%	17%
8	Musterstraße 8	150	180	210	70	1938	1,938	1	20.349,00 €	24.418,80 €	28.488,60 €	813,96 €	976,75 €	1.139,54 €	20%	17%
9	Musterstraße 9	300	300	330	56	1968	1,968	1	33.062,40 €	33.062,40 €	36.368,64 €	1.322,50 €	1.322,50 €	1.454,75 €	0%	10%
10	Musterstraße 10	150	300	330	54,1	1968	1,968	1	15.970,32 €	31.940,64 €	35.134,70 €	638,81 €	1.277,63 €	1.405,39 €	100%	10%
11	Musterstraße 11	210	400	440	44,19	1996	1,996	1	18.522,68 €	35.281,30 €	38.809,43 €	740,91 €	1.411,25 €	1.552,38 €	90%	10%
12	Musterstraße 12	210	400	440	60	1996	1,996	1	25.149,60 €	47.904,00 €	52.694,40 €	1.005,98 €	1.916,16 €	2.107,78 €	90%	10%
13	Musterstraße 13	120	150	180	55	1973	1,973	1	13.021,80 €	16.277,25 €	19.532,70 €	520,87 €	651,09 €	781,31 €	25%	20%
14	Musterstraße 14	300	300	330	80	2004	2,004	1	48.096,00 €	48.096,00 €	52.905,60 €	1.923,84 €	1.923,84 €	2.116,22 €	0%	10%
15	Musterstraße 15	200	400	440	58	1983	1,983	1	23.002,80 €	46.005,60 €	50.606,16 €	920,11 €	1.840,22 €	2.024,25 €	100%	10%
16	Musterstraße 16	110	140	170	68,65	1962	1,962	1,1	16.297,65 €	20.742,46 €	25.187,27 €	651,91 €	829,70 €	1.007,49 €	27%	21%
17	Musterstraße 17	210	400	440	50	1999	1,999	1	20.989,50 €	39.980,00 €	43.978,00 €	839,58 €	1.599,20 €	1.759,12 €	90%	10%
18	Musterstraße 18	100	150	190	40,25	1958	1,958	0,9	7.092,86 €	10.639,28 €	13.476,42 €	283,71 €	425,57 €	539,06 €	50%	27%
19	Musterstraße 19	100	150	190	34	1958	1,958	0,9	5.991,48 €	8.987,22 €	11.383,81 €	239,66 €	359,49 €	455,35 €	50%	27%

O:

12

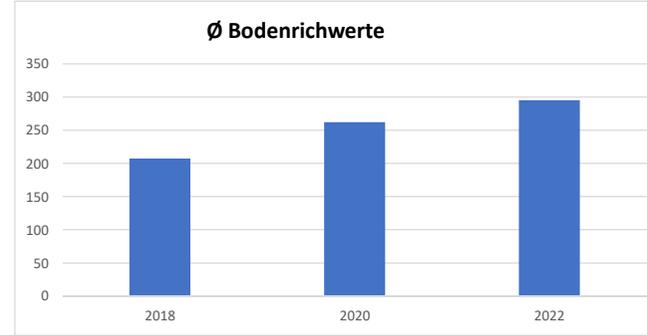
NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Bau- jahr	Bau- jahres- faktor 1/1000	Geb. Faktor	Maß- stabseinheit 2021	Maß- stabseinheit 2022	Maß- stabseinheit 2023	Steuern 2021 (BRW 2018)	Steuern 2022 (BRW 2020)	Steuern ab 2023 (BRW 2022)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
20	Musterstraße 20	100	150	190	60	1960	1,96	0,9	10.584,00 €	15.876,00 €	20.109,60 €	423,36 €	635,04 €	804,38 €	50%	27%
21	Musterstraße 21	150	300	330	71	1997	1,997	1	21.268,05 €	42.536,10 €	46.789,71 €	850,72 €	1.701,44 €	1.871,59 €	100%	10%
22	Musterstraße 22	160	200	230	68	1969	1,969	1,1	23.564,99 €	29.456,24 €	33.874,68 €	942,60 €	1.178,25 €	1.354,99 €	25%	15%
23	Musterstraße 23	210	240	256	40	1900	1,9	1	15.960,00 €	18.240,00 €	19.418,00 €	638,40 €	729,60 €	776,72 €	14%	6%
24	Musterstraße 24	150	180	210	80	1954	1,954	1,2	28.137,60 €	33.765,12 €	39.392,64 €	1.125,50 €	1.350,60 €	1.575,71 €	20%	17%
25	Musterstraße 25	180	225	260	40	1962	1,962	0,9	12.713,76 €	15.892,20 €	18.364,32 €	508,55 €	635,69 €	734,57 €	25%	16%
26	Musterstraße 26	180	225	260	37	2017	2,017	0,9	12.089,90 €	15.112,37 €	17.463,19 €	483,60 €	604,49 €	698,53 €	25%	16%
27	Musterstraße 27	180	225	260	55	1958	1,958	0,9	17.445,78 €	21.807,23 €	25.199,46 €	697,83 €	872,29 €	1.007,98 €	25%	16%
28	Musterstraße 28	180	225	260	20	1958	1,958	0,9	6.343,92 €	7.929,90 €	9.163,44 €	253,76 €	317,20 €	366,54 €	25%	16%
29	Musterstraße 29	180	225	260	26	1950	1,95	0,9	8.213,40 €	10.266,75 €	11.863,80 €	328,54 €	410,67 €	474,55 €	25%	16%
30	Musterstraße 30	180	225	260	33,5	2017	2,017	0,9	10.946,26 €	13.682,82 €	15.811,26 €	437,85 €	547,31 €	632,45 €	25%	16%
31	Musterstraße 31	180	225	260	45	1952	1,952	0,9	14.230,08 €	17.787,60 €	20.554,56 €	569,20 €	711,50 €	822,18 €	25%	16%
32	Musterstraße 32	180	225	260	15	1974	1,974	0,9	4.796,82 €	5.996,03 €	6.928,74 €	191,87 €	239,84 €	277,15 €	25%	16%
33	Musterstraße 33	210	290	320	85,75	1971	1,971	1	35.492,78 €	49.013,84 €	54.084,24 €	1.419,71 €	1.960,55 €	2.163,37 €	38%	10%
34	Musterstraße 34	210	400	440	72,5	1997	1,997	1	30.404,33 €	57.913,00 €	63.704,30 €	1.216,17 €	2.316,52 €	2.548,17 €	90%	10%
35	Musterstraße 35	210	400	440	65,15	2016	2,016	1	27.581,90 €	52.536,96 €	57.790,66 €	1.103,28 €	2.101,48 €	2.311,63 €	90%	10%
36	Musterstraße 36	210	400	440	60	2017	2,017	1	25.414,20 €	48.408,00 €	53.248,80 €	1.016,57 €	1.936,32 €	2.129,95 €	90%	10%
37	Musterstraße 37	210	400	440	102	2016	2,016	1	43.182,72 €	82.252,80 €	90.478,08 €	1.727,31 €	3.290,11 €	3.619,12 €	90%	10%
38	Musterstraße 38	210	400	440	78	2013	2,013	1	32.972,94 €	62.805,60 €	69.086,16 €	1.318,92 €	2.512,22 €	2.763,45 €	90%	10%
39	Musterstraße 39	100	130	160	115	1920	1,92	1,2	26.496,00 €	34.444,80 €	42.393,60 €	1.059,84 €	1.377,79 €	1.695,74 €	30%	23%
40	Musterstraße 40	200	220	246	93,5	1900	1,9	1,2	42.636,00 €	46.899,60 €	52.527,55 €	1.705,44 €	1.875,98 €	2.101,10 €	10%	12%
41	Musterstraße 41	110	250	280	28,9	1949	1,949	1	6.195,87 €	14.081,53 €	15.771,31 €	247,83 €	563,26 €	630,85 €	127%	12%
42	Musterstraße 42	210	400	440	120	1978	1,978	1	49.845,60 €	94.944,00 €	104.438,40 €	1.993,82 €	3.797,76 €	4.177,54 €	90%	10%
43	Musterstraße 43	120	150	180	160	1991	1,991	1,1	42.049,92 €	52.562,40 €	63.074,88 €	1.682,00 €	2.102,50 €	2.523,00 €	25%	20%
44	Musterstraße 44	230	290	320	44,5	1960	1,96	0,9	18.054,54 €	22.764,42 €	25.119,36 €	722,18 €	910,58 €	1.004,77 €	26%	10%
45	Musterstraße 45	120	250	280	23,85	1982	1,982	1	5.672,48 €	11.817,68 €	13.235,80 €	226,90 €	472,71 €	529,43 €	108%	12%

NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Bau- jahr	Bau- jahres- faktor 1/1000	Geb. Faktor	Maß- stabseinheit 2021	Maß- stabseinheit 2022	Maß- stabseinheit 2023	Steuern 2021 (BRW 2018)	Steuern 2022 (BRW 2020)	Steuern ab 2023 (BRW 2022)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
46	Musterstraße 46	100	130	160	86,54	1959	1,959	1,2	20.343,82 €	26.446,97 €	32.550,12 €	813,75 €	1.057,88 €	1.302,00 €	30%	23%
47	Musterstraße 47	150	180	210	29,64	1938	1,938	1	8.616,35 €	10.339,62 €	12.062,89 €	344,65 €	413,58 €	482,52 €	20%	17%
48	Musterstraße 48	150	180	210	30	1964	1,964	0,9	7.954,20 €	9.545,04 €	11.135,88 €	318,17 €	381,80 €	445,44 €	20%	17%
49	Musterstraße 49	160	160	190	99	2011	2,011	1,2	38.225,09 €	38.225,09 €	45.392,29 €	1.529,00 €	1.529,00 €	1.815,69 €	0%	19%
50	Musterstraße 50	125	125	160	150	1983	1,983	1,2	44.617,50 €	44.617,50 €	57.110,40 €	1.784,70 €	1.784,70 €	2.284,42 €	0%	28%
51	Musterstraße 51	120	160	190	100	2020	2,02	1,1	26.664,00 €	35.552,00 €	42.218,00 €	1.066,56 €	1.422,08 €	1.688,72 €	33%	19%
52	Musterstraße 52	210	290	320	59	1948	1,948	1,2	28.962,86 €	39.996,34 €	44.133,89 €	1.158,51 €	1.599,85 €	1.765,36 €	38%	10%
53	Musterstraße 53	400	400	440	42	1981	1,981	1	33.280,80 €	33.280,80 €	36.608,88 €	1.331,23 €	1.331,23 €	1.464,36 €	0%	10%
54	Musterstraße 54	120	250	280	73	1996	1,996	1	17.484,96 €	36.427,00 €	40.798,24 €	699,40 €	1.457,08 €	1.631,93 €	108%	12%
55	Musterstraße 55	150	190	220	70	1974	1,974	1	20.727,00 €	26.254,20 €	30.399,60 €	829,08 €	1.050,17 €	1.215,98 €	27%	16%
56	Musterstraße 56	150	190	220	88,58	1974	1,974	1	26.228,54 €	33.222,81 €	38.468,52 €	1.049,14 €	1.328,91 €	1.538,74 €	27%	16%
57	Musterstraße 57	100	125	160	86,92	1953	1,953	1,2	20.370,57 €	25.463,21 €	32.592,91 €	814,82 €	1.018,53 €	1.303,72 €	25%	28%
58	Musterstraße 58	180	180	210	114,6	1955	1,955	1,2	48.393,29 €	48.393,29 €	56.458,84 €	1.935,73 €	1.935,73 €	2.258,35 €	0%	17%
59	Musterstraße 59	230	290	320	48,55	1700	1,7	1,1	20.881,36 €	26.328,67 €	29.052,32 €	835,25 €	1.053,15 €	1.162,09 €	26%	10%
60	Musterstraße 60	130	130	160	82,99	2018	2,018	1,2	26.125,92 €	26.125,92 €	32.154,97 €	1.045,04 €	1.045,04 €	1.286,20 €	0%	23%
61	Musterstraße 61	220	220	246	80	1995	1,995	1	35.112,00 €	35.112,00 €	39.325,44 €	1.404,48 €	1.404,48 €	1.573,02 €	0%	12%
62	Musterstraße 62	300	300	330	78	1984	1,984	1	46.425,60 €	46.425,60 €	51.068,16 €	1.857,02 €	1.857,02 €	2.042,73 €	0%	10%
63	Musterstraße 63	300	300	330	46,62	1986	1,986	1	27.776,20 €	27.776,20 €	30.553,82 €	1.111,05 €	1.111,05 €	1.222,15 €	0%	10%
64	Musterstraße 64	300	300	330	72	1984	1,984	1	42.854,40 €	42.854,40 €	47.139,84 €	1.714,18 €	1.714,18 €	1.885,59 €	0%	10%
65	Musterstraße 65	200	300	330	68,5	1984	1,984	1	27.180,80 €	40.771,20 €	44.848,32 €	1.087,23 €	1.630,85 €	1.793,93 €	50%	10%
66	Musterstraße 66	300	300	330	66	1989	1,989	1	39.382,20 €	39.382,20 €	43.320,42 €	1.575,29 €	1.575,29 €	1.732,82 €	0%	10%
67	Musterstraße 67	150	300	330	78	1984	1,984	1	23.212,80 €	46.425,60 €	51.068,16 €	928,51 €	1.857,02 €	2.042,73 €	100%	10%
68	Musterstraße 68	400	400	440	57	1856	1,856	1	42.316,80 €	42.316,80 €	46.548,48 €	1.692,67 €	1.692,67 €	1.861,94 €	0%	10%
69	Musterstraße 69	400	400	440	18,7	2013	2,013	1	15.057,24 €	15.057,24 €	16.562,96 €	602,29 €	602,29 €	662,52 €	0%	10%
70	Musterstraße 70	400	400	440	73	1968	1,968	1	57.465,60 €	57.465,60 €	63.212,16 €	2.298,62 €	2.298,62 €	2.528,49 €	0%	10%
71	Musterstraße 71	400	400	440	54,31	1968	1,968	1	42.752,83 €	42.752,83 €	47.028,12 €	1.710,11 €	1.710,11 €	1.881,12 €	0%	10%

NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Bau- jahr	Bau- jahres- faktor 1/1000	Geb. Faktor	Maß- stabseinheit 2021	Maß- stabseinheit 2022	Maß- stabseinheit 2023	Steuern 2021 (BRW 2018)	Steuern 2022 (BRW 2020)	Steuern ab 2023 (BRW 2022)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
72	Musterstraße 72	400	400	440	65,32	1969	1,969	1	51.446,03 €	51.446,03 €	56.590,64 €	2.057,84 €	2.057,84 €	2.263,63 €	0%	10%
73	Musterstraße 73	400	400	440	77	1967	1,967	1	60.583,60 €	60.583,60 €	66.641,96 €	2.423,34 €	2.423,34 €	2.665,68 €	0%	10%
74	Musterstraße 74	140	140	170	106,3	1956	1,956	1,2	34.931,03 €	34.931,03 €	42.416,25 €	1.397,24 €	1.397,24 €	1.696,65 €	0%	21%
75	Musterstraße 75	150	150	180	43	1962	1,962	1,2	15.185,88 €	15.185,88 €	18.223,06 €	607,44 €	607,44 €	728,92 €	0%	20%
76	Musterstraße 76	120	150	180	150	1962	1,962	1,2	42.379,20 €	52.974,00 €	63.568,80 €	1.695,17 €	2.118,96 €	2.542,75 €	25%	20%
77	Musterstraße 77	140	140	170	97	1950	1,95	1,2	31.777,20 €	31.777,20 €	38.586,60 €	1.271,09 €	1.271,09 €	1.543,46 €	0%	21%
78	Musterstraße 78	400	400	440	15	1938	1,938	1	11.628,00 €	11.628,00 €	12.790,80 €	465,12 €	465,12 €	511,63 €	0%	10%
79	Musterstraße 79	210	400	440	22	1938	1,938	1	8.953,56 €	17.054,40 €	18.759,84 €	358,14 €	682,18 €	750,39 €	90%	10%
80	Musterstraße 80	400	400	440	61,18	1979	1,979	1	48.430,09 €	48.430,09 €	53.273,10 €	1.937,20 €	1.937,20 €	2.130,92 €	0%	10%
81	Musterstraße 81	400	400	440	67	1985	1,985	1	53.198,00 €	53.198,00 €	58.517,80 €	2.127,92 €	2.127,92 €	2.340,71 €	0%	10%
82	Musterstraße 82	240	240	256	80	1900	1,9	1	36.480,00 €	36.480,00 €	38.836,00 €	1.459,20 €	1.459,20 €	1.553,44 €	0%	6%
83	Musterstraße 83	200	220	246	100	1910	1,91	1,2	45.840,00 €	50.424,00 €	56.474,88 €	1.833,60 €	2.016,96 €	2.259,00 €	10%	12%
84	Musterstraße 84	240	240	263	56	1977	1,977	1	26.570,88 €	26.570,88 €	29.061,90 €	1.062,84 €	1.062,84 €	1.162,48 €	0%	9%
85	Musterstraße 85	210	400	440	71,4	1995	1,995	1	29.913,03 €	56.977,20 €	62.674,92 €	1.196,52 €	2.279,09 €	2.507,00 €	90%	10%
86	Musterstraße 86	400	400	440	125	1965	1,965	1	98.250,00 €	98.250,00 €	108.075,00 €	3.930,00 €	3.930,00 €	4.323,00 €	0%	10%
87	Musterstraße 87	400	400	440	63,78	1985	1,985	1	50.641,32 €	50.641,32 €	55.705,45 €	2.025,65 €	2.025,65 €	2.228,22 €	0%	10%
88	Musterstraße 88	125	125	160	62	1962	1,962	1,1	16.726,05 €	16.726,05 €	21.409,34 €	669,04 €	669,04 €	856,37 €	0%	28%
89	Musterstraße 89	130	130	160	75	1995	1,995	1	19.451,25 €	19.451,25 €	23.940,00 €	778,05 €	778,05 €	957,60 €	0%	23%
SUMME									2.312.835,01 €			99.866,74 €	125.255,72 €	141.832,13 €	32%	14%

Berechnung der Zweitwohnungssteuer (2)

Ø Bodenrichtwerte	
2018	207
2020	262
2022	295



Steuersatz 3,25%
(mit Satzungsanpassung)

NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Baujahr	Baujahresfaktor 1/1000	Geb. Faktor	Maßstabseinheit 2021	Maßstabseinheit 2022	Maßstabseinheit 2024	Steuern 2021 (BRW 2018, 4%)	Steuern 2022 (BRW 2020, 3,25%)	Steuern ab 2023 (BRW 2022, 3,25%)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
1	Musterstraße 1	100	130	160	135	2001	2,001	1,2	32.416,20 €	42.141,06 €	51.865,92 €	1.296,65 €	1.369,58 €	1.685,64 €	6%	23%
2	Musterstraße 2	100	130	160	130	1994	1,949	1,2	30.404,40 €	39.525,72 €	48.647,04 €	1.216,18 €	1.284,59 €	1.581,03 €	6%	23%
3	Musterstraße 3	200	220	246	130	1956	1,956	1,2	61.027,20 €	67.129,92 €	75.185,51 €	2.441,09 €	2.181,72 €	2.443,53 €	-11%	12%
4	Musterstraße 4	220	220	246	25	1976	1,976	1	10.868,00 €	10.868,00 €	12.172,16 €	434,72 €	353,21 €	395,60 €	-19%	12%
5	Musterstraße 5	200	300	330	62,1	1935	1,935	1	24.032,70 €	36.049,05 €	39.653,96 €	961,31 €	1.171,59 €	1.288,75 €	22%	10%
6	Musterstraße 6	200	300	330	63,41	1978	1,978	1	25.085,00 €	37.627,49 €	41.390,24 €	1.003,40 €	1.222,89 €	1.345,18 €	22%	10%
7	Musterstraße 7	150	180	210	73,88	2003	2,003	1	22.197,25 €	26.636,70 €	31.076,14 €	887,89 €	865,69 €	1.009,97 €	-3%	17%
8	Musterstraße 8	150	180	210	70	1938	1,938	1	20.349,00 €	24.418,80 €	28.488,60 €	813,96 €	793,61 €	925,88 €	-3%	17%
9	Musterstraße 9	300	300	330	56	1968	1,968	1	33.062,40 €	33.062,40 €	36.368,64 €	1.322,50 €	1.074,53 €	1.181,98 €	-19%	10%
10	Musterstraße 10	150	300	330	54,1	1968	1,968	1	15.970,32 €	31.940,64 €	35.134,70 €	638,81 €	1.038,07 €	1.141,88 €	63%	10%
11	Musterstraße 11	210	400	440	44,19	1996	1,996	1	18.522,68 €	35.281,30 €	38.809,43 €	740,91 €	1.146,64 €	1.261,31 €	55%	10%
12	Musterstraße 12	210	400	440	60	1996	1,996	1	25.149,60 €	47.904,00 €	52.694,40 €	1.005,98 €	1.556,88 €	1.712,57 €	55%	10%
13	Musterstraße 13	120	150	180	55	1973	1,973	1	13.021,80 €	16.277,25 €	19.532,70 €	520,87 €	529,01 €	634,81 €	2%	20%
14	Musterstraße 14	300	300	330	80	2004	2,004	1	48.096,00 €	48.096,00 €	52.905,60 €	1.923,84 €	1.563,12 €	1.719,43 €	-19%	10%
15	Musterstraße 15	200	400	440	58	1983	1,983	1	23.002,80 €	46.005,60 €	50.606,16 €	920,11 €	1.495,18 €	1.644,70 €	63%	10%
16	Musterstraße 16	110	140	170	68,65	1962	1,962	1,1	16.297,65 €	20.742,46 €	25.187,27 €	651,91 €	674,13 €	818,59 €	3%	21%
17	Musterstraße 17	210	400	440	50	1999	1,999	1	20.989,50 €	39.980,00 €	43.978,00 €	839,58 €	1.299,35 €	1.429,29 €	55%	10%
18	Musterstraße 18	100	150	190	40,25	1958	1,958	0,9	7.092,86 €	10.639,28 €	13.476,42 €	283,71 €	345,78 €	437,98 €	22%	27%

NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Bau- jahr	Bau- jahres- faktor 1/1000	Geb. Faktor	Maß- stabseinheit 2021	Maß- stabseinheit 2022	Maß- stabseinheit 2024	Steuern 2021 (BRW 2018, 4%)	Steuern 2022 (BRW 2020, 3,25%)	Steuern ab 2023 (BRW 2022, 3,25%)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
19	Musterstraße 19	100	150	190	34	1958	1,958	0,9	5.991,48 €	8.987,22 €	11.383,81 €	239,66 €	292,08 €	369,97 €	22%	27%
20	Musterstraße 20	100	150	190	60	1960	1,96	0,9	10.584,00 €	15.876,00 €	20.109,60 €	423,36 €	515,97 €	653,56 €	22%	27%
21	Musterstraße 21	150	300	330	71	1997	1,997	1	21.268,05 €	42.536,10 €	46.789,71 €	850,72 €	1.382,42 €	1.520,67 €	63%	10%
22	Musterstraße 22	160	200	230	68	1969	1,969	1,1	23.564,99 €	29.456,24 €	33.874,68 €	942,60 €	957,33 €	1.100,93 €	2%	15%
23	Musterstraße 23	210	240	256	40	1900	1,9	1	15.960,00 €	18.240,00 €	19.418,00 €	638,40 €	592,80 €	631,09 €	-7%	6%
24	Musterstraße 24	150	180	210	80	1954	1,954	1,2	28.137,60 €	33.765,12 €	39.392,64 €	1.125,50 €	1.097,37 €	1.280,26 €	-3%	17%
25	Musterstraße 25	180	225	260	40	1962	1,962	0,9	12.713,76 €	15.892,20 €	18.364,32 €	508,55 €	516,50 €	596,84 €	2%	16%
26	Musterstraße 26	180	225	260	37	2017	2,017	0,9	12.089,90 €	15.112,37 €	17.463,19 €	483,60 €	491,15 €	567,55 €	2%	16%
27	Musterstraße 27	180	225	260	55	1958	1,958	0,9	17.445,78 €	21.807,23 €	25.199,46 €	697,83 €	708,73 €	818,98 €	2%	16%
28	Musterstraße 28	180	225	260	20	1958	1,958	0,9	6.343,92 €	7.929,90 €	9.163,44 €	253,76 €	257,72 €	297,81 €	2%	16%
29	Musterstraße 29	180	225	260	26	1950	1,95	0,9	8.213,40 €	10.266,75 €	11.863,80 €	328,54 €	333,67 €	385,57 €	2%	16%
30	Musterstraße 30	180	225	260	33,5	2017	2,017	0,9	10.946,26 €	13.682,82 €	15.811,26 €	437,85 €	444,69 €	513,87 €	2%	16%
31	Musterstraße 31	180	225	260	45	1952	1,952	0,9	14.230,08 €	17.787,60 €	20.554,56 €	569,20 €	578,10 €	668,02 €	2%	16%
32	Musterstraße 32	180	225	260	15	1974	1,974	0,9	4.796,82 €	5.996,03 €	6.928,74 €	191,87 €	194,87 €	225,18 €	2%	16%
33	Musterstraße 33	210	290	320	85,75	1971	1,971	1	35.492,78 €	49.013,84 €	54.084,24 €	1.419,71 €	1.592,95 €	1.757,74 €	12%	10%
34	Musterstraße 34	210	400	440	72,5	1997	1,997	1	30.404,33 €	57.913,00 €	63.704,30 €	1.216,17 €	1.882,17 €	2.070,39 €	55%	10%
35	Musterstraße 35	210	400	440	65,15	2016	2,016	1	27.581,90 €	52.536,96 €	57.790,66 €	1.103,28 €	1.707,45 €	1.878,20 €	55%	10%
36	Musterstraße 36	210	400	440	60	2017	2,017	1	25.414,20 €	48.408,00 €	53.248,80 €	1.016,57 €	1.573,26 €	1.730,59 €	55%	10%
37	Musterstraße 37	210	400	440	102	2016	2,016	1	43.182,72 €	82.252,80 €	90.478,08 €	1.727,31 €	2.673,22 €	2.940,54 €	55%	10%
38	Musterstraße 38	210	400	440	78	2013	2,013	1	32.972,94 €	62.805,60 €	69.086,16 €	1.318,92 €	2.041,18 €	2.245,30 €	55%	10%
39	Musterstraße 39	100	130	160	115	1920	1,92	1,2	26.496,00 €	34.444,80 €	42.393,60 €	1.059,84 €	1.119,46 €	1.377,79 €	6%	23%
40	Musterstraße 40	200	220	246	93,5	1900	1,9	1,2	42.636,00 €	46.899,60 €	52.527,55 €	1.705,44 €	1.524,24 €	1.707,15 €	-11%	12%
41	Musterstraße 41	110	250	280	28,9	1949	1,949	1	6.195,87 €	14.081,53 €	15.771,31 €	247,83 €	457,65 €	512,57 €	85%	12%
42	Musterstraße 42	210	400	440	120	1978	1,978	1	49.845,60 €	94.944,00 €	104.438,40 €	1.993,82 €	3.085,68 €	3.394,25 €	55%	10%
43	Musterstraße 43	120	150	180	160	1991	1,991	1,1	42.049,92 €	52.562,40 €	63.074,88 €	1.682,00 €	1.708,28 €	2.049,93 €	2%	20%

NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Bau- jahr	Bau- jahres- faktor 1/1000	Geb. Faktor	Maß- stabseinheit 2021	Maß- stabseinheit 2022	Maß- stabseinheit 2024	Steuern 2021 (BRW 2018, 4%)	Steuern 2022 (BRW 2020, 3,25%)	Steuern ab 2023 (BRW 2022, 3,25%)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
44	Musterstraße 44	230	290	320	44,5	1960	1,96	0,9	18.054,54 €	22.764,42 €	25.119,36 €	722,18 €	739,84 €	816,38 €	2%	10%
45	Musterstraße 45	120	250	280	23,85	1982	1,982	1	5.672,48 €	11.817,68 €	13.235,80 €	226,90 €	384,07 €	430,16 €	69%	12%
46	Musterstraße 46	100	130	160	86,54	1959	1,959	1,2	20.343,82 €	26.446,97 €	32.550,12 €	813,75 €	859,53 €	1.057,88 €	6%	23%
47	Musterstraße 47	150	180	210	29,64	1938	1,938	1	8.616,35 €	10.339,62 €	12.062,89 €	344,65 €	336,04 €	392,04 €	-3%	17%
48	Musterstraße 48	150	180	210	30	1964	1,964	0,9	7.954,20 €	9.545,04 €	11.135,88 €	318,17 €	310,21 €	361,92 €	-2%	17%
49	Musterstraße 49	160	160	190	99	2011	2,011	1,2	38.225,09 €	38.225,09 €	45.392,29 €	1.529,00 €	1.242,32 €	1.475,25 €	-19%	19%
50	Musterstraße 50	125	125	160	150	1983	1,983	1,2	44.617,50 €	44.617,50 €	57.110,40 €	1.784,70 €	1.450,07 €	1.856,09 €	-19%	28%
51	Musterstraße 51	120	160	190	100	2020	2,02	1,1	26.664,00 €	35.552,00 €	42.218,00 €	1.066,56 €	1.155,44 €	1.372,09 €	8%	19%
52	Musterstraße 52	210	290	320	59	1948	1,948	1,2	28.962,86 €	39.996,34 €	44.133,89 €	1.158,51 €	1.299,88 €	1.434,35 €	12%	10%
53	Musterstraße 53	400	400	440	42	1981	1,981	1	33.280,80 €	33.280,80 €	36.608,88 €	1.331,23 €	1.081,63 €	1.189,79 €	-19%	10%
54	Musterstraße 54	120	250	280	73	1996	1,996	1	17.484,96 €	36.427,00 €	40.798,24 €	699,40 €	1.183,88 €	1.325,94 €	69%	12%
55	Musterstraße 55	150	190	220	70	1974	1,974	1	20.727,00 €	26.254,20 €	30.399,60 €	829,08 €	853,26 €	987,99 €	3%	16%
56	Musterstraße 56	150	190	220	88,58	1974	1,974	1	26.228,54 €	33.222,81 €	38.468,52 €	1.049,14 €	1.079,74 €	1.250,23 €	3%	16%
57	Musterstraße 57	100	125	160	86,92	1953	1,953	1,2	20.370,57 €	25.463,21 €	32.592,91 €	814,82 €	827,55 €	1.059,27 €	2%	28%
58	Musterstraße 58	180	180	210	114,6	1955	1,955	1,2	48.393,29 €	48.393,29 €	56.458,84 €	1.935,73 €	1.572,78 €	1.834,91 €	-19%	17%
59	Musterstraße 59	230	290	320	48,55	1700	1,7	1,1	20.881,36 €	26.328,67 €	29.052,32 €	835,25 €	855,68 €	944,20 €	2%	10%
60	Musterstraße 60	130	130	160	82,99	2018	2,018	1,2	26.125,92 €	26.125,92 €	32.154,97 €	1.045,04 €	849,09 €	1.045,04 €	-19%	23%
61	Musterstraße 61	220	220	246	80	1995	1,995	1	35.112,00 €	35.112,00 €	39.325,44 €	1.404,48 €	1.141,14 €	1.278,08 €	-19%	12%
62	Musterstraße 62	300	300	330	78	1984	1,984	1	46.425,60 €	46.425,60 €	51.068,16 €	1.857,02 €	1.508,83 €	1.659,72 €	-19%	10%
63	Musterstraße 63	300	300	330	46,62	1986	1,986	1	27.776,20 €	27.776,20 €	30.553,82 €	1.111,05 €	902,73 €	993,00 €	-19%	10%
64	Musterstraße 64	300	300	330	72	1984	1,984	1	42.854,40 €	42.854,40 €	47.139,84 €	1.714,18 €	1.392,77 €	1.532,04 €	-19%	10%
65	Musterstraße 65	200	300	330	68,5	1984	1,984	1	27.180,80 €	40.771,20 €	44.848,32 €	1.087,23 €	1.325,06 €	1.457,57 €	22%	10%
66	Musterstraße 66	300	300	330	66	1989	1,989	1	39.382,20 €	39.382,20 €	43.320,42 €	1.575,29 €	1.279,92 €	1.407,91 €	-19%	10%
67	Musterstraße 67	150	300	330	78	1984	1,984	1	23.212,80 €	46.425,60 €	51.068,16 €	928,51 €	1.508,83 €	1.659,72 €	63%	10%
68	Musterstraße 68	400	400	440	57	1856	1,856	1	42.316,80 €	42.316,80 €	46.548,48 €	1.692,67 €	1.375,30 €	1.512,83 €	-19%	10%

NR.	Straße	BRW 2018	BRW 2020	BRW 2022	m²	Bau- jahr	Bau- jahres- faktor 1/1000	Geb. Faktor	Maß- stabseinheit 2021	Maß- stabseinheit 2022	Maß- stabseinheit 2024	Steuern 2021 (BRW 2018, 4%)	Steuern 2022 (BRW 2020, 3,25%)	Steuern ab 2023 (BRW 2022, 3,25%)	Änderung 2021/2022	Änderung 2022/ 2023
69	Musterstraße 69	400	400	440	18,7	2013	2,013	1	15.057,24 €	15.057,24 €	16.562,96 €	602,29 €	489,36 €	538,30 €	-19%	10%
70	Musterstraße 70	400	400	440	73	1968	1,968	1	57.465,60 €	57.465,60 €	63.212,16 €	2.298,62 €	1.867,63 €	2.054,40 €	-19%	10%
71	Musterstraße 71	400	400	440	54,31	1968	1,968	1	42.752,83 €	42.752,83 €	47.028,12 €	1.710,11 €	1.389,47 €	1.528,41 €	-19%	10%
72	Musterstraße 72	400	400	440	65,32	1969	1,969	1	51.446,03 €	51.446,03 €	56.590,64 €	2.057,84 €	1.672,00 €	1.839,20 €	-19%	10%
73	Musterstraße 73	400	400	440	77	1967	1,967	1	60.583,60 €	60.583,60 €	66.641,96 €	2.423,34 €	1.968,97 €	2.165,86 €	-19%	10%
74	Musterstraße 74	140	140	170	106,3	1956	1,956	1,2	34.931,03 €	34.931,03 €	42.416,25 €	1.397,24 €	1.135,26 €	1.378,53 €	-19%	21%
75	Musterstraße 75	150	150	180	43	1962	1,962	1,2	15.185,88 €	15.185,88 €	18.223,06 €	607,44 €	493,54 €	592,25 €	-19%	20%
76	Musterstraße 76	120	150	180	150	1962	1,962	1,2	42.379,20 €	52.974,00 €	63.568,80 €	1.695,17 €	1.721,66 €	2.065,99 €	2%	20%
77	Musterstraße 77	140	140	170	97	1950	1,95	1,2	31.777,20 €	31.777,20 €	38.586,60 €	1.271,09 €	1.032,76 €	1.254,06 €	-19%	21%
78	Musterstraße 78	400	400	440	15	1938	1,938	1	11.628,00 €	11.628,00 €	12.790,80 €	465,12 €	377,91 €	415,70 €	-19%	10%
79	Musterstraße 79	210	400	440	22	1938	1,938	1	8.953,56 €	17.054,40 €	18.759,84 €	358,14 €	554,27 €	609,69 €	55%	10%
80	Musterstraße 80	400	400	440	61,18	1979	1,979	1	48.430,09 €	48.430,09 €	53.273,10 €	1.937,20 €	1.573,98 €	1.731,38 €	-19%	10%
81	Musterstraße 81	400	400	440	67	1985	1,985	1	53.198,00 €	53.198,00 €	58.517,80 €	2.127,92 €	1.728,94 €	1.901,83 €	-19%	10%
82	Musterstraße 82	240	240	256	80	1900	1,9	1	36.480,00 €	36.480,00 €	38.836,00 €	1.459,20 €	1.185,60 €	1.262,17 €	-19%	6%
83	Musterstraße 83	200	220	246	100	1910	1,91	1,2	45.840,00 €	50.424,00 €	56.474,88 €	1.833,60 €	1.638,78 €	1.835,43 €	-11%	12%
84	Musterstraße 84	240	240	263	56	1977	1,977	1	26.570,88 €	26.570,88 €	29.061,90 €	1.062,84 €	863,55 €	944,51 €	-19%	9%
85	Musterstraße 85	210	400	440	71,4	1995	1,995	1	29.913,03 €	56.977,20 €	62.674,92 €	1.196,52 €	1.851,76 €	2.036,93 €	55%	10%
86	Musterstraße 86	400	400	440	125	1965	1,965	1	98.250,00 €	98.250,00 €	108.075,00 €	3.930,00 €	3.193,13 €	3.512,44 €	-19%	10%
87	Musterstraße 87	400	400	440	63,78	1985	1,985	1	50.641,32 €	50.641,32 €	55.705,45 €	2.025,65 €	1.645,84 €	1.810,43 €	-19%	10%
88	Musterstraße 88	125	125	160	62	1962	1,962	1,1	16.726,05 €	16.726,05 €	21.409,34 €	669,04 €	543,60 €	695,80 €	-19%	28%
89	Musterstraße 89	130	130	160	75	1995	1,995	1	19.451,25 €	19.451,25 €	23.940,00 €	778,05 €	632,17 €	778,05 €	-19%	23%
SUMME									2.312.835,01 €			99.866,74 €	101.770,27 €	115.238,60 €	7%	14%

Ö 13

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 12.08.2022

SR/BeVoSr/669/2022/1

Gremium	Datum	Behandlung
Ausschuss für Schule, Jugend und Sport	18.08.2022	Ö
Finanzausschuss	23.08.2022	Ö
Hauptausschuss	05.09.2022	Ö
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Martin Gutzeit

FB/Aktenzeichen: 5.55 - Kita Neubau

Kindertagesstätten; hier: Finanzierungsvereinbarungen

Zielsetzung:

Zukünftiger Betrieb der Kita der Kirchengemeinde St. Petri in der Seedorfer Straße. Zukünftiger Betrieb der Kindertagesstätten Inselhaus und Mauselloch der Montessori Nord gGmbH in den frei werdenden Räumlichkeiten der alten Kita St. Petri im Hasselholt.

Beschlussvorschlag:

Der ASJS empfiehlt, der Finanzausschuss empfiehlt, der Hauptausschuss empfiehlt, die Stadtvertretung beschließt, im Falle des Verkaufes der Räumlichkeiten der Kita St. Petri im Hasselholt von der Ev.-Luth. Kirchengemeinde St. Petri an die Stadt Ratzeburg, den Kita-Trägern der Montessori Nord gGmbH sowie der Kirchengemeinde St. Petri die Finanzierungsvereinbarung gemäß Entwurf zuzusichern.

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 12.08.2022

Colell, Maren am 11.08.2022

Sachverhalt:

Als Standortgemeinde ist die Stadt Ratzeburg u.a. zuständig für die Schaffung eines bedarfsgerechten Angebotes an Kindertageseinrichtungen und Tagespflegestellen.

Folgende Konstellation böte eine anvisierte Lösungsmöglichkeit um ein bedarfsgerechtes Angebot an KiTa-Plätzen auch in Zukunft aufrecht zu erhalten.

Die Montessori Nord gGmbH ist Träger der Kindertagesstätten Inselhaus und Mauselloch.

Die Kindertagesstätte Inselhaus ist derzeit noch in den Räumlichkeiten der ehemaligen Realschule untergebracht. Hierbei handelte es sich von vornherein um eine temporäre Lösung, da dieser Bereich im Rahmen des Zukunftsprojektes Daseinsvorsorge einer anderen Bestimmung vorbehalten ist.

Die Kindertagesstätte Mauselloch wird in den Räumlichkeiten eines Einfamilienhauses betrieben, was mit Einschränkungen und Kompromissen verbunden ist und den heutigen komplexen Anforderungen an die Kita-Arbeit nicht mehr gerecht wird.

Im Rahmen der notwendigen Umsiedlung der Kita Inselhaus soll diese daher mit der Kita Mauselloch zu einer Kita zusammengeführt und betrieben werden.

Die Kirchengemeinde St. Petri plant einen KiTa-Neubau in der Seedorfer Straße. Das Gebäude im Hasselholt sei für den dortigen Betrieb nicht mehr zeitgemäß. Die Arbeit mit Inklusionskindern erfordere dafür ausgerichtete Gruppenräume und die Containerlösung für eine Krippengruppe sei nie von Dauer geplant gewesen.

Als Lösung böte sich ein Umzug in die Räumlichkeiten der jetzigen Kita St.Petri im Hasselholt an, nachdem diese Kita in einen potenziellen Neubau an der Seedorfer Str. umgezogen ist.

Als mögliche Zeitschiene werde angesehen:

Fertigstellung des Neubaus und Umzug der Kita St. Petri in die Seedorfer Str. zum August 2024/ Ende 2024

Anschließende Sanierung/Umbau der alten Räumlichkeiten im Hasselholt und Einzug / Betreuungsbeginn der Montessori-Kita zum August 2025.

Zeitlich würde dies mit dem erforderlichen Auszug der Kita Inselhaus aus den Räumen der ehemaligen Realschule zusammenpassen, da die Maßnahme dort zwar im Jahr 2025 beginnen muss um die zugesagten Fördermittel zu erhalten, dies aber an anderer Stelle des Gebäudekomplexes möglich sei.

Der Geschäftsführer der Montessori Nord gGmbH, Herr Hagenkötter, befürworte eine Übernahme des sanierten Kita-Gebäudes im Hasselholt (derzeit im Besitz der Kirchengemeinde St. Petri) durch die Vereinigte Stadtwerke Immobilien GmbH (VSG) mit anschließender Vermietung an die Montessori Nord gGmbH. Eine Übernahme (Kauf) des Gebäudes durch Montessori sei nicht möglich. Für das Grundstück würde ein Erbbaurechtsvertrag geschlossen, dessen Erbbauzins von der Stadt gezahlt würde.

Für die anvisierte Baumaßnahme einer neuen Kindertagesstätte in der Seedorfer Straße wäre die VSG ebenso Bauträger mit anschließender Vermietung an die Kirchengemeinde St. Petri. Auch hier würde ein Erbbaurechtsvertrag geschlossen werden. das Grundstück befindet sich ebenso im Eigentum der Kirchengemeinde St. Petri. Der Erbbauzins würde durch die Stadt Ratzeburg gezahlt werden.

Die Montessori Nord gGmbH sowie die Kirchengemeinde St. Petri haben ihr Einverständnis in vorherigen Gesprächen mitgeteilt, vorausgesetzt die Stadt gäbe

beiden Trägern eine Zusage bezüglich der Übernahme einer potenziellen Unterdeckung. Dies bedeute, dass eine Differenz zwischen den tatsächlichen Mietkosten zu den durch das vom Standard-Qualitäts-Kosten-Modell (SQKM) abgedeckten Kosten für die Miete durch die Stadt als Standortgemeinde getragen werde. Der kalkulatorische Mietanteil aus dem SQKM beträgt derzeit ca. 6 € pro Quadratmeter. Eine entsprechende Nachbesserung im Finanzierungsmodell des Landes werde erwartet, bisher gab es jedoch keine Anpassungen. Die Stadt Ratzeburg wäre somit dritter Vertragspartner für diese Baumaßnahmen in Zusicherung einer potenziellen Restfinanzierung.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Die finanziellen Auswirkungen sind derzeit noch nicht genau bezifferbar.

Ein Beispiel anhand des geplanten Neubaus in der Seedorfer Straße:

Wenn der vermietete Quadratmeter 15 € entsprechen würde, so wären derzeit 6 € durch das SQKM abgedeckt. Die restlichen 9 € würden durch die Stadt getragen werden.

Dies entspricht bei 500 m² einer Unterdeckung von 4.500€ pro Monat. In einem Jahr somit 54.000€.

Anlagenverzeichnis:

Entwurf der Finanzierungsvereinbarung zur Unterdeckung von Mietkosten.

mitgezeichnet haben:

Ö 13

Finanzierungsvereinbarung über ungedeckte Mietkosten

Zwischen
der Stadt Ratzeburg
- vertreten durch den Bürgermeister -
(nachstehend Stadt genannt)

und

Kindertagesstätte
(nachstehend Träger genannt)

wird folgende Vereinbarung zur Finanzierung der ungedeckten Mietkosten der vom Träger in Ratzeburg betriebenen Kindertagesstätte geschlossen:

§ 1 Vertragsgegenstand, Vertragsgrundlage

(1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Bezuschussung der ungedeckten Mietkosten der Kindertageseinrichtung

Kindertagesstätte, 23909 Ratzeburg

durch die Stadt Ratzeburg als Standortgemeinde.

(2) Der Träger ist anerkannter Träger der freien Jugendhilfe und im Besitz einer gültigen Betriebserlaubnis für die genannte Einrichtung. Die Einrichtung ist mit der vereinbarten Betreuungsleistung in der Bedarfsplanung des örtlichen Trägers der öffentlichen Jugendhilfe aufgenommen.

(3) Der Träger unterhält und betreibt die Kindertagesstätte in eigener Verantwortung und verpflichtet sich, die für den Betrieb der Kindertagesstätte notwendigen Versicherungen abzuschließen.

(4) Der Träger ist Arbeitgeber des Personals und übt die Dienst- und Fachaufsicht über das Personal sowie das Hausrecht aus.

§ 2 Fördervoraussetzungen

(1) Die Fördervoraussetzungen für Kindertageseinrichtungen gemäß Teil 4 des KiTaG unter Berücksichtigung der Übergangsregelungen gemäß § 57 KiTaG sind von dem Träger einzuhalten. Sofern Verstöße gegen Teil 4 des Kindertagesförderungsgesetzes zu einem Verlust des Förderanspruchs oder zu einer Rückforderung von gewährten Fördermitteln durch den örtlichen Träger der Jugendhilfe führen, kann die Stadt den Träger nach einem gemeinsam geführten Gespräch unter Einbindung des örtlichen Trägers der Jugendhilfe in Regress nehmen.

- (2) Der Träger sichert zu, dass alle im KiTaG genannten Fördervoraussetzungen von ihm erfüllt werden und verpflichtet sich, im Falle einer Rückforderung von Fördermitteln durch den Kreis im Verfahren gegen die Stadt mitzuwirken.
- (3) Sollte der Träger feststellen, dass diese Fördervoraussetzungen durch ihn nicht eingehalten werden können, hat er die Stadt darüber umgehend zu informieren. Die Stadt unterstützt den Träger soweit wie möglich, im Rahmen seiner Beratung zur Einhaltung der Fördervoraussetzungen.

§ 3 Finanzierung der Kindertagesstätte

- (1) Die **grundsätzliche** Finanzierung der Kindertagesstätte mit der vorgegebenen Standardqualität ergibt sich aus dem KiTaG und den hierzu erlassenen Rechtsvorschriften. **Darüber hinaus übernimmt die Stadt Ratzeburg** die Unterdeckung aus der jeweiligen Differenz der tatsächlichen Miete zu dem durch das Standard-Qualitäts-Kosten-Modell finanzierten kalkulatorischen Mietanteils. Wird der kalkulatorische Mietanteil im SQKM angepasst, so verringert sich auch die Unterdeckung entsprechend. Überdeckungen sind an die Stadt zu erstatten.
- (2) Die Stadt Ratzeburg **legt** den Wert des **zugrunde zulegenden** kalkulatorischen Mietanteils fest.
- (3) Der Träger stellt alle Möglichkeiten zur Verringerung einer Unterdeckung des Mietanteils sicher.

§ 4 Verfahren

- (1) Der Träger legt der Stadt bis spätestens zum 30.09. eines jeden Jahres den Stellenplan und den detaillierten Wirtschaftsplan der Kindertagesstätte für das darauffolgende Jahr vor, aus dem die Einzelpositionen der Einnahmen und Ausgaben der Einrichtung ersichtlich sind. Eine ergänzende Förderung der Stadt, die über die Standardqualität nach Teil 4 des KiTaG hinausgeht, wird im Wirtschaftsplan gesondert dargestellt.
- (2) Die Abschlagszahlungen und die Zahlungen der ergänzenden Förderungen der Stadt an den Träger erfolgen monatlich in Höhe des Zuschussbetrages zum Monatsende des jeweiligen Monats.
- (3) Der detaillierte Nachweis über die Verwendung der Mittel ist von Seiten des Trägers der Stadt spätestens zum 31.05. des auf die Förderung folgenden Jahres vorzulegen. Eine ergänzende Förderung der Stadt nach § 5 Abs. 1 ist gesondert auszuweisen. Der Abschluss enthält einen Nachweis, dass die Fördervoraussetzungen laut Teil 4 des KiTaG erfüllt werden. Der Träger räumt der Stadt das in § 35 KiTaG definierte Prüfungsrecht ein.
- (4) Die Evaluation der Wirkung des KitaG ist für den Träger und die Stadt entsprechend § 58 KiTaG verpflichtend.

§ 5 Laufzeit, ordentliche Kündigung, Beendigung, Änderungen und Nebenabreden

- (1) Der Vertrag tritt zum **TT.MM.JJ** in Kraft. Er gilt bis zum **TT.MM.JJ**.
- (2) Der Vertrag endet automatisch zu dem Zeitpunkt, mit dem die Anerkennung des Trägers als freier Träger der Jugendhilfe endet bzw. zu dem Zeitpunkt, mit dem die Betriebserlaubnis erlischt. Soweit die Betriebserlaubnis für Teile der Einrichtung erlischt, sind nur diese Teile vom Ende des Vertrages betroffen.
- (3) Änderungen, Nebenabreden und Ergänzungen dieses Vertrages sind schriftlich zu vereinbaren. Mündliche Nebenabreden sind unwirksam.
- (4) Soweit Stadt und Träger eine Vereinbarung über die Nutzung einer Immobilie oder eines Grundstücks geschlossen haben, gelten entsprechende Regelungen unabhängig von dieser Finanzierungsvereinbarung.
- (5) Der Vertrag endet ferner, wenn die kalkulatorische Miete des Standard-Qualitäts-Kosten-Modells oder sonstige Anpassungen die vertragliche Miete des Gebäudes decken.

§ 6 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder sich als lückenhaft erweisen, bleibt die Gültigkeit dieses Vertrages im Übrigen unberührt. Die unwirksame Bestimmung ist unter Wahrung des Grundsatzes der Vertragstreue durch eine wirksame Regelung zu ersetzen. Gleiches gilt für die Ausfüllung von Lücken.

§ 7 Schlichtungs- und Anpassungsklausel

Bei Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung, bei Auftreten von Vertragslücken sowie bei sonstigem Änderungsbedarf verpflichten sich die vertragsschließenden Parteien unverzüglich Verhandlungen mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung aufzunehmen.

Ort, Datum

Ort, Datum

Stadt Ratzeburg

Träger

Stempel

Stempel

Ö 14

Beschlussvorlage Stadt Ratzeburg

Stadt Ratzeburg 2018 – 2023

Datum: 23.08.2022

SR/BeVoSr/671/2022/1

Gremium	Datum	Behandlung
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Stadtmarketing	22.08.2022	Ö
Hauptausschuss	05.09.2022	Ö
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Pantelmann, Kolja

FB/Aktenzeichen: 80

Sparte Tourismus - Aufschlüsselung der Erlöse und Aufwendungen

Zielsetzung:

Übersicht der tourismusbezogenen und tourismusfremden Aufgaben, Erlöse und Aufwendungen

Beschlussvorschlag:

Der Hauptausschuss empfiehlt,
die Stadtvertretung beschließt:

„Die Verwaltung wird gebeten, die in der Anlage aufgeschlüsselten Aufgaben zum 01.01.2023 gemäß den in der Anlage angegebenen Vorschlägen neu zuzuordnen.“

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 23.08.2022

Köpcke, Peter am 23.08.2022

Sachverhalt:

Der AWTS hat die Verwaltung beauftragt, die tourismusbezogenen und tourismusfremden Aufgaben, Erlöse und Aufwendungen aufzuzeigen, um die Kosten, die direkt mit dem Tourismus verbunden sind, darzustellen.

In der Anlage sind die wesentlichen Aufgaben aufgeführt, die derzeit über die Sparte Tourismus abgewickelt werden. Die Verwaltung schlägt vor, die Aufgaben und die damit verbundenen Erlöse und Aufwendungen neu zuzuordnen.

Der AWTS hat sich in seiner Sitzung vom 22.08.2022 intensiv mit der Thematik befasst.

Insbesondere wurde über die Zuordnung der Badestellen (Nr. 4 und 5) diskutiert. Die Verwaltung hatte vorgeschlagen, diese Aufgaben an die Stadtwerke Ratzeburg als Betreiber des Aqua Siwa abzugeben. Der AWTS ist dem Vorschlag nicht gefolgt. Stattdessen schlägt der AWTS vor, die Aufgabe dem FB 6 zuzuordnen, die Aufgabe als Dienstleistung aber weiterhin durch die RZ-WB abwickeln zu lassen, die ggf. weitere Dienstleister in Anspruch nehmen können. Die Transparenz der Kosten kann durch Einrichtung einer Haushaltsstelle „Badestellen“ gewährleistet werden.

Zudem hat der AWTS die Aufgabe Nr. 6 „Schlosswiese 7 (Grundstück und Gebäude)“ gestrichen. Die Absicht des AWTS bei Auftragserteilung war, nur die Kosten und Aufgaben innerhalb der RZ-WB bzw. Stadt darstellen zu lassen.

Der AWTS hat daraufhin folgenden Beschluss gefasst:

„Der AWTS beschließt:

„Die Verwaltung wird gebeten, die in der Anlage aufgeschlüsselten Aufgaben zum 01.01.2023 wie folgt zuzuordnen:

Gem. Anlage mit den beschlossenen Änderungen zu den Punkten 4,5,6.

Diese Empfehlung soll der Stadtvertretung über den Hauptausschuss zur endgültigen Entscheidung vorgelegt werden.““

- Einstimmig -

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: gem. Vorlage

Anlagenverzeichnis:

Aufschlüsselung der Kosten_Sparte Tourismus

Aufschlüsselung der wesentlichen Aufgaben und Kosten der Sparte Tourismus (nach AWTS am 22.08.2022)

Position	Aufgabe	Aufwendungen 2021	Erlöse	Bemerkungen	Vorschlag Angliederung
1	Tourist-Information inkl. Verwaltungskosten an Stadt	388.183 €	30.611 €	Erlöse: Provision Zimmervermittlung, Stadtführungen, Verkäufe TI	Sparte Tourismus
2	Schlosswiese und Surferwiese (Unterhaltung/Pflege)	40.800 €		Jahresleistungsvertrag mit Bauhof (interne Verrechnung)	Stadt FB 6
3	Papierkörbe (Schlosswiese / Surferwiese)	9.100 €			Stadt FB 6
4	Strandbad Schlosswiese inkl. Toilette	81.809 €			Stadtwerke Stadt FB 6
5	Badestelle Aqua Siwa	50.610 €			Stadtwerke Stadt FB 6
6	Schlosswiese 7 (Grundstück und Gebäude)	1.359 €		Erbpachtvertrag in Vorbereitung	Schifffahrt Ratzeburger See
7	Hundebadestelle Surferwiese	1.535 €		nur Flachwasserreinigung	Stadt FB 6
8	Fahrradabstellanlage am Bahnhof	6.800 €		seit 2022; Unterhaltung/Pflege, Wartungsvertrag	Stadt FB 6
9	Grundstücke Schlosswiese und Surferwiese	487 €		Anlagevermögen; Grundsteuer	Stadt FB 6
10	Schirmbar		2.260 €		Stadt FB 6
11	Grundstück Schlosswiese 1 - Eispavillon Pelz	767 €	16.786 €	Aufwendungen Erstattung Grünpflege	Stadt FB 6
12	Kredit Umgestaltung Schlosswiese	6.569 €			Stadt FB 6

Gremium	Datum	Behandlung
Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Stadtmarketing	22.08.2022	Ö
Hauptausschuss	05.09.2022	Ö
Stadtvertretung	19.09.2022	Ö

Verfasser: Graf, Eckhard, Bürgermeister

FB/Aktenzeichen: 80

Beschluss über Weiterführung der Teilnahme an der AktivRegion sowie Bereitstellung Kofinanzierung - Förderperiode 2023 bis 2029

Zielsetzung:

Fortsetzung der erfolgreichen Arbeit der AktivRegion in der neuen EU-Förderperiode mit Beteiligung der Stadt Ratzeburg

Beschlussvorschlag:

- 1. Die Stadt Ratzeburg soll Teil der Gebiets- und Förderkulisse der LAG (AktivRegion) Herzogtum Lauenburg Nord e.V. im Rahmen der ELER-Förderung der Förderperiode 2023 bis 2029 werden.**
- 2. Der von den Mitgliedern und weiteren Akteuren der AktivRegion erarbeiteten integrierten Entwicklungsstrategie mit Stand 30.04.2022 wird zugestimmt und soll in der neuen Förderperiode 2023 bis 2029 aktiv umgesetzt werden.**
- 3. Zur Umsetzung der integrierten Entwicklungsstrategie ist die Bereitstellung von öffentlichen Co-Finanzierungsmitteln für die Jahre 2023 bis 2029**

a) für das Betreiben der lokalen Aktionsgruppe,

b) zur Sicherung von Projekten in privater Trägerschaft und

c) zur Sicherung des Regionalbudgets

in der in der Strategie dokumentierten Höhe erforderlich.

An dieser Mittelbereitstellung in der AktivRegion beteiligt sich die Stadt Ratzeburg mit einem jährlichen Umlagebetrag von 0,92 €/Einwohner zuzüglich 0,26 €/Einwohner für das Regionalbudget,

zusammen 1,18 €/Einwohner. Die entsprechenden Mittel werden in den nächsten Haushaltsjahren mit den jeweiligen Haushaltssatzungen bereitgestellt.

Bürgermeister

Verfasser

elektronisch unterschrieben und freigegeben durch:

Graf, Eckhard, Bürgermeister am 15.08.2022

Köpcke, Peter am 15.08.2022

Sachverhalt:

Um an dem ELER-Förderprogramm der EU in den Jahren 2023 bis 2029 teilnehmen zu können, hat sich die AktivRegion Herzogtum Nord e.V. mit einer neuen integrierten Entwicklungsstrategie (IES) beworben. Diese ist fristgemäß als Entwurf zum 30.04.2022 dem zuständigen Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und Ländliche Räume (MELUR) zur Genehmigung vorgelegt worden.

Bis zum 01.10.2022 soll die Bewertung und Auswahl der IES-Bewerbungen im Ministerium durch beauftragte Gutachter erfolgen, damit bis Anfang 2023 die Anerkennung der voraussichtlich 21 AktivRegionen im Lande Schleswig-Holstein erfolgen kann. Der vorgelegte Entwurf der integrierten Entwicklungsstrategie kann auf dem Homepage der AktivRegion unter www.aktivregion-hln.de eingesehen werden. Es wurde aus Aufwandsgründen darauf verzichtet, die umfangreiche Papierform als Anlage mitzugeben.

Die Mitgliederversammlung und der Vorstand der AktivRegion haben in ihren Sitzungen am 23.05.2022 bereits die Änderung der Vereinssatzung zur Anpassung an die Ergebnisse der neuen ELER-Verordnungen beschlossen.

Zur endgültigen Anerkennung der AktivRegion bedarf es weiterhin des Nachweises der zukünftigen weiteren Teilnahme der kommunalen Akteure bzw. Mitglieder sowie der Bereitstellung der notwendigen öffentlichen Co-Finanzierungsmittel.

Seit Einrichtung der AktivRegion ist die Stadt Ratzeburg Mitglied und hat sich in der Folge an der notwendigen Co-Finanzierung der AktivRegion beteiligt. Es konnten in der letzten Förderperiode der AktivRegion für viele kleine und größere Projekte Fördermittel eingeworben werden und haben zur Finanzierung der Projekte der Stadt Ratzeburg beigetragen. Die erfolgreiche Arbeit der AktivRegion gilt es auch in der neuen EU-Förderperiode fortzusetzen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: gem. Ausführungen

Anlagenverzeichnis:

IES Herzogtum Lauenburg Nord e.V.
Finanzierungsplan ELER ab 2023

mitgezeichnet haben:

Finanzierungsplan ELER ab 2023:

I. Betreiben der Lokalen Aktionsgruppe

Förderfähige Kosten	gesamt	2023	2024	2025	2026	2027
a) Regionalmanagement	883.857 €	126.265 €	126.265 €	126.265 €	126.265 €	378.796 €
b) Sensibilisierungskosten	9.000 €	1.285 €	1.285 €	1.285 €	1.285 €	3.860 €
Gesamtkosten	892.857 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	382.653 €

Finanzierung

ELER-Beteiligung (56% der förderfähigen Kosten)	500.000 €	71.429 €	71.429 €	71.429 €	71.429 €	214.286 €
öffentliche regionale Kofinanzierungsmittel	392.857 €	56.122 €	56.122 €	56.122 €	56.122 €	168.367 €
Gesamtfinanzierung	892.857 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	382.653 €

1. Die Rechnung bezieht die Jahre 2028 und 2029 mit ein.
Daher in 2027 € 382.653,00
2. Ausgangsbasis sind 78.187 Einwohner, der Wert wird einmal jährlich der aktuellen Einwohnerentwicklung angepasst.
3. Auf das Regionalmanagement entfallen für insgesamt 7 Jahre (abzügl. 56%) € 392.857,00, jährlich € 56.122,00 oder € 0,72 /EW.
4. Beteiligung Ko-Finanzierung privater Projekte: € 0,20/ EW
Dieser Wert basiert auf der in der Strategie vorgesehenen geschätzten Menge der Einreichung privater Projekte ausgehend von den Durchschnittswerten der letzten beiden Förderperioden. Sollte sich ergeben, dass eine wesentlich größere Zahl an Privatprojekten eingereicht und vom Vorstand bewilligt wird, muss eine entsprechende Umschichtung gegen Ende der Förderperiode erfolgen.
5. Das sehr erfolgreiche, in 2019 neu eingeführte Regionalbudget für Kleinprojekte wurde bisher bis einschließlich 2022 bewilligt und es wurde bereits eine Weiterführung für 2023 angekündigt. Dieses Budget beträgt momentan jährlich 200.000,00 €, wovon 10% von den Kommunen als Kofinanzierung zu tragen ist, mithin 20.000,00 € / 0,26 € pro Einwohner.



Integrierte Entwicklungsstrategie für die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e.V.



Bewerbung zur Anerkennung als Lokale Aktionsgruppe (LAG)
AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord
in der ELER-Förderperiode 2023–2027 in Schleswig-Holstein

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER:



LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e.V.

Vorsitzender: Heinz Dohrendorff

Adresse: Waldhallenweg 11, 23879 Mölln

Web: www.aktivregion-hln.de

Ansprechpartner: Jürgen Wittekind (Regionalmanager)

Tel: 04103 16041, Mail: wittekind@raum-energie.de

AUFTRAGNEHMER:



M+T Markt und Trend GmbH

Brachenfelder Straße 45

24534 Neumünster

Ansprechpartnerin: Frau Swea Evers

Tel: 04321 96561, Mail: evers@marktundtrend.de



BCS STADT + REGION

Maria-Goeppert-Straße 1

23562 Lübeck

Ansprechpartnerin: Frau Stephanie Eilers

Tel: 0451 31750454, Mail: eilers@bcsg.de

KURZFASSUNG

Nach den positiven Erfahrungen der letzten Förderperiode bewirbt sich die LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e.V. mit der vorliegenden Integrierten Entwicklungsstrategie (IES) um die Anerkennung zur neuen ELER-Förderperiode 2023 bis 2027/2029.

Neben einer Bestandsanalyse bildete der Beteiligungsprozess einen wesentlichen Schwerpunkt der IES-Erstellung im Zeitraum von Januar bis April 2022. In verschiedenen Beteiligungsformaten konnten die Bevölkerung und regionale Akteure aktiv an der Erarbeitung der IES mitwirken und ihre Bedarfe, Ortskenntnisse sowie Ideen einbringen. Die Kernthemen und Ziele wurden aus der Bestandsanalyse sowie gemeinschaftlich unter Beteiligung der Bevölkerung sowie verschiedener Akteure erarbeitet.

Am 13.04.2022 erfolgte der einstimmige Beschluss der IES im Rahmen der öffentlichen Vorstandssitzung.

Gebietskulisse

Die AktivRegion „Herzogtum Lauenburg Nord“ umfasst mit den Städten Mölln und Ratzeburg sowie den Ämtern Berkenthin, Lauenburgische Seen, Breitenfelde und Sandesneben-Nusse den nördlichen Teil des Kreises Herzogtum Lauenburg. Die Gesamtfläche der AktivRegion beträgt 677 km². Sie wird von den 72 Gemeinden der genannten Ämter und Städte gebildet.

Die AktivRegion Ostseeküste setzt mit dem jetzigen Zuschnitt die Gebietskulisse aus der Förderperiode 2014–2020 unverändert fort. Der Zuschnitt hat sich bewährt, leitet sich daher aus der ursprünglichen Gebietsbegründung ab und setzt die Entwicklung der Region kontinuierlich fort.

Die Lokale Aktionsgruppe (LAG)

Die „LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord“ wurde am 12. März 2008 als eingetragener Verein mit Sitz in Mölln gegründet. Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand. Der Vorstand das Entscheidungsgremium der AktivRegion. Den Vorsitz des derzeit amtierenden Vorstands hat Herr Heinz Dohrendorff, Amtsvorsteher des Amtes Lauenburgische Seen. Das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Außenstelle Lübeck, ist wie schon in der vorausgegangenen Förderperiode als beratendes Mitglied im Vorstand vertreten.

In der vergangenen Förderperiode wurde die Geschäftsführung durch die Stadt Mölln (Frau Kathrin Payne) und das Regionalmanagement durch ein externes Büro (Raum & Energie, Herr Jürgen Wittekind) geleistet. Diese Konstellation hat sich bewährt und soll fortgeführt werden.

Die Zusammensetzung der LAG gewährleistet, dass die gewählten Schwerpunkte und Kernthemen fachlich kompetent unterstützt werden. Bei Bedarf können Expert:innen aus den entsprechenden Bereichen in den Prozess einbezogen werden.

Ziele und Strategie

Die LAG Herzogtum Lauenburg Nord stellt in der neuen Förderperiode 2023–2027 folgende Zukunftsthemen in den Mittelpunkt ihrer Förder- und Entwicklungstätigkeit:

- Klimaschutz und Klimawandelanpassung
- Daseinsvorsorge und Lebensqualität
- Regionale Wertschöpfung

Im Rahmen des Analyse- und Beteiligungsprozesses wurden eine Vielzahl an Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie Entwicklungspotentialen, Handlungsbedarfen und Projektideen herausgestellt. Hieraus lassen sich ein Leitbild mit übergeordneten Zielsetzungen und Schwerpunktthemen ableiten, welche nachfolgend zusammengefasst aufgeführt sind:

Leitbild: Herzogtum Lauenburg Nord – Eine Region für Alle(s)

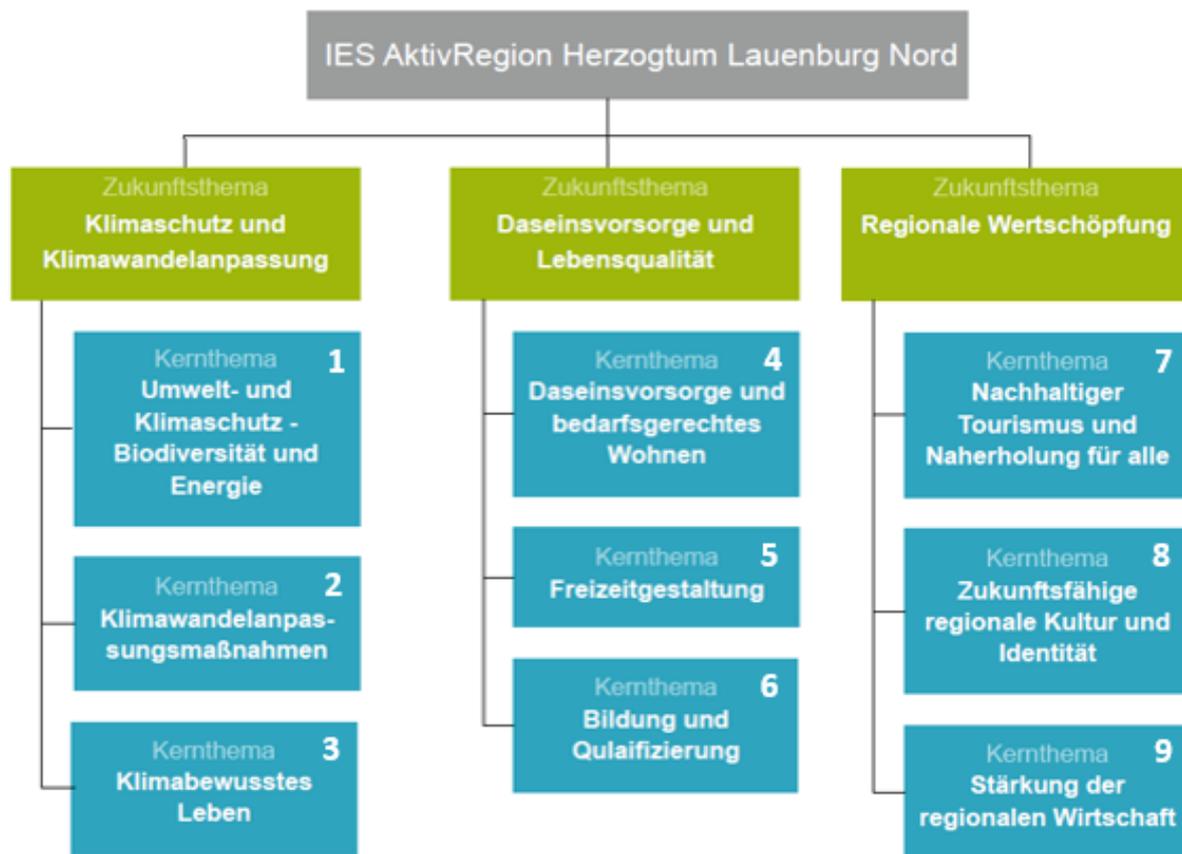
Der Norden der Region Herzogtum Lauenburg ist eine Region für alle Generationen, in der Zusammenarbeit und Vernetzung gelebt werden. Wesentliche Stärken sind die engagierte Gemeinschaft und der vielfältige Natur- und Kulturraum. Durch den Erhalt und die Weiterentwicklung der Stärken sowie durch die Nutzung von Chancen und Entwicklungspotentialen stellt sich die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord den zukünftigen Herausforderungen und etabliert sich zu einem attraktiven Lebensraum sowohl für Bewohner:innen und Besucher:innen, als auch für Flora und Fauna.

Übergeordnete Ziele / Schwerpunkte

- Mobilisierung und Einbindung der jungen Generationen
- Ausbau / Intensivierung von Kooperationen und Vernetzungsangeboten
- Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung insb. bzgl. Umwelt- und Klimaschutz
- Förderung von Bildungschancen, Barrierefreiheit, Geschlechtergleichstellung und Integration geflüchteter Menschen
- Schaffung bedarfsgerechter und klimagerechter Infrastrukturen und Angebote
- Entwicklung innovativer und modellhafter Ansätze für die Region
- Etablierung der Region als attraktiver Wohn-, Arbeits- und Erholungsraum
- Stärkung der Regionalität und regionalen Identität sowie Ausstrahlung dieser über die Region hinaus

Die im Folgenden aufgeführten Kernthemen sind das Gesamtergebnis des Prozesses zur Erarbeitung der IES. Am Beginn des Gesamtprozesses stand die Bestandsanalyse, welche u.a. eine Literaturrecherche sowie der Abgleich mit der vorherigen IES / SWOT umfasste. Darauf aufbauend erfolgte die Durchführung der SWOT-Analyse. Hier sind maßgeblich die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung eingeflossen (SWOT-Workshop, Zukunftsworkshops, Online-Befragung, Beteiligung der regionalen Expert:innen).

Jedem Zukunftsthema sind drei Kernthemen eindeutig zugeordnet. Zur besseren Identifizierung erfolgte eine fortlaufende Nummerierung der Kernthemen. Auf Ebene der Kernthemen werden Leitsätze und Entwicklungsziele, im Folgenden Kernthemenziele genannt, formuliert.



Kernthema 1: Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie	
Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 250.000 € (10 %)
<p><u>Leitsatz</u> Die Themen Umweltschutz und Klimaschutz sollen zusammen betrachtet werden und stellen in der neuen Förderperiode sowohl zentrale als auch übergeordnete Themen der AktivRegion dar. Die AktivRegion HLN möchte konkrete (auch modellhafte) Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz in der Region unterstützen. Von besonderer Bedeutung sind hier die Themen Energie sowie Biodiversität. Die HLN strebt an, eine energieautarke Region zu werden. Weiterhin wird die Förderung der Biodiversität durch verschiedene Maßnahmen in den Fokus gerückt, da sie eine wesentliche Voraussetzung für einen effektiven Umwelt- und Klimaschutz darstellt.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutz und Erhöhung der Biodiversität, z.B. durch Bepflanzung und Begrünung im öffentlichen Raum, Biotopvernetzung • Förderung von (Renaturierungs-)Maßnahmen zu CO₂-Speicherung, wie z.B. die Wiedervernässung von Mooren und die Aufforstung / Anpflanzung von Wäldern • Förderung von Maßnahmen zur Produktion, Speicherung und Nutzung regenerativer Energien (z.B. Photovoltaikanlagen auf öffentlichen Gebäuden) 	

- Erarbeitung von Konzepten und Machbarkeitsstudien, z.B. zur regionalen Energieversorgung
- Förderung von nachhaltiger Landnutzung (u.a. Innenentwicklung, Entsiegelung) und nachhaltiger Landwirtschaft
- Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierungsmaßnahmen
- Schaffung von Mehrwert und Stärkung der lokalen Identität durch Bürgerbeteiligung

Kernthema 2: Klimawandelanpassung

Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“

Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 100.000 € (4 %)

Leitsatz

Das Thema Klimawandelanpassung gewinnt durch die fortschreitenden Auswirkungen des Klimawandels zunehmend an Bedeutung, wobei neben Anpassungsmaßnahmen insbesondere auch die Bewußtseinsbildung für nötige Präventionsmaßnahmen gefördert werden sollen, um gegenwärtige und künftige Bedrohungen frühzeitig zu erkennen und die möglichen Schäden zu vermeiden bzw. einzudämmen. Die AktivRegion HLN möchte den Herausforderungen des Klimawandels aktiv begegnen und die Menschen vor negativen, klimatisch bedingten Veränderungen schützen. Hierzu ist zu allererst die Information und Beteiligung der Bürger:innen wichtig. Kommunen, Bildungsträger, Endverbraucher und Unternehmen arbeiten in Netzwerken gut zusammen und werden durch Aufklärung sowie Wissens- und Erfahrungsaustausch für die notwendigen Klimawandelanpassungen sensibilisiert. Sie entwickeln konkrete Projekte zur Sensibilisierung, Gestaltung und Steuerung der Klimawandelanpassung auf lokaler bzw. regionaler Ebene.

Kernthemenziele

- Erarbeitung von Anpassungsstrategien auf lokaler und regionaler Ebene
- Vorplanungen und Maßnahmen zum Katastrophenschutz, Etablierung von Vorwarn- und Sicherungssystemen
- Maßnahmen in den Bereichen Wetterschutz, Kühlung und Entwässerung (mit Hinblick auf Stürme, Dürre und Starkregen)
- Projekte zur Rückhaltung, Versickerung und Bewirtschaftung von Regenwasser (z.B. technologische und bauliche Maßnahmen, aber auch Begrünungen wie Dachbegrünungen)
- Bewusstseinsbildung für wassersensibles Planen und Bauen
- Sensibilisierung für die Anpassung von Bauleitplänen
- Unterstützung von nachhaltigem Bauen und Wohnen
- Information und Sensibilisierung zu Technologien zur Einsparung von Strom und Wärme sowie energetische Modernisierungen
- Steigerung der energetischen Maßnahmen bei öffentlichen Gebäuden

Kernthema 3: Klimabewusstes Leben	
Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 150.000 € (6 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Das Thema klimabewusste Mobilität wird in der neuen Förderperiode erweitert auf das Thema klimabewusstes Leben, um weitere Aspekte und Bereiche aufzunehmen. Die AktivRegion HLN möchte die Bevölkerung bei der Etablierung eines nachhaltigen Lebensstils unterstützen. Dies umfasst neben einer klimagerechten Mobilität u.a. die Bereiche Ernährung (z.B. vegetarisch/vegan) und Konsum (z.B. bewusst, regional, nachhaltig). Durch Information und Sensibilisierung z.B. mittels Bildungsmaßnahmen, Kampagnen und Veranstaltungen kann in der Bevölkerung klimaschonendes Verhalten bewirkt werden. Zielgruppen sind neben den Verbraucher:innen auch Multiplikator:innen, um einen größeren Wirkungskreis zu erreichen.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung von Konzepten und Machbarkeitsstudien • Informations-, Beratungs-, Sensibilisierungs- und Weiterbildungsprojekte (Umweltbildung) • Durchführung von Kampagnen und Veranstaltungen zu entsprechenden Themen (z.B. Ernährung, Konsum, Mobilität) • Förderung regionaler Produkte • Aufbau bzw. Ausbau von Netzwerken und Kooperationen • Projekte zur Unterstützung eines nachhaltigen Lebensstils (z.B. Regionalmarkt, Repair-Café, Gemeinschaftsgarten) • Ausbau der Infrastruktur für klimagerechte / bedarfsgerechte Mobilitätsformen (z.B. ÖPNV, Mini-/Rufbusse, Carsharing, Elektromobilität) • Förderung der Fahrradmobilität (z.B. E-Bike-Leihstation, Rast- und/oder Lademöglichkeiten für Radfahrer:innen / E-Bike-Fahrer:innen) 	

Kernthema 4: Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen	
Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 150.000 € (6 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Damit der ländliche Raum als solcher und die AktivRegion im Speziellen auch künftig als Wohn- und Lebensumgebung attraktiv sind, müssen grundlegende Daseinsfunktionen im gemeindlichen Bereich sichergestellt sein. Zu den Grunddaseinsfunktionen zählen u.a. die Bereiche Wohnen, Nahversorgung und medizinische Versorgung. In vielen Bereichen der Daseinsvorsorge ist die AktivRegion bereits gut aufgestellt, dies soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt</p>	

werden. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei den Themen Wohnformen und Pflegeversorgung sowie Vernetzung und Erreichbarkeit von Angeboten. Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord möchte sich als ganzheitliche Region bedarfsgerecht und nachhaltig aufstellen, um sowohl für Bewohner:innen als auch Besucher:innen eine hohe Wohn-, Freizeit- und Lebensqualität zu bieten.

Kernthemenziele

- Sicherung / Etablierung von Angeboten lokaler Basisdienstleistungen bzw. Angeboten der Daseinsvorsorge
- Bereitstellung bedarfsgerechter, zielgruppenorientierter Infrastruktur der Daseinsvorsorge
- Unterstützung von Maßnahmen zur Etablierung von bedarfsgerechten, Wohnformen (u.a. barrierearme, kostengünstige, kleinere Mietwohnungen und Mehrgenerationswohnen, Kombination Wohnen und Arbeiten)
- Aufwertung / Weiterentwicklung von Orts- und Stadtkernen (u.a. Umnutzungsmöglichkeiten, Ortskernverdichtung)
- Sicherstellung bzw. Schaffung von Barrierearmut / Barrierefreiheit
- Gewährleistung der medizinischen Versorgung und Pflegeversorgung
- Schulwegesicherung und Verbesserung der Straßenbeleuchtung

Kernthema 5: Freizeitgestaltung

Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“

Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 150.000 € (6 %)

Leitsatz

Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg versteht sich als eine Region für alle. Sie möchte allen Bevölkerungsgruppen unabhängig von Alter, Einkommen und Herkunft vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bieten. Grundsätzlich sollen alle Altersgruppen berücksichtigt werden, wobei auf Jugendliche ein besonderes Augenmerk fällt. Vorhandenen Angebote sind zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen, weiterhin sind attraktive Treffpunkte zu etablieren. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch die Vernetzung sowie Erreichbarkeit der verschiedenen Angebote und Treffpunkte. Künftige Projekte sollen dabei möglichst integrativ, inklusiv und barrierefrei sein und die Region stärker nach innen und außen vernetzen.

Kernthemenziele

- Fokus auf alle Generationen, aber insb. auf Kinder und Jugendliche
- Verbesserung der Freizeitinfrastruktur inkl. Kultur- und Sportangebote
- Schaffung von Bewegungsangeboten außerhalb von Vereinen (offen, ganzjährig, draußen)
- Entwicklung von Naturerlebnismöglichkeiten, Naturgruppen für Kinder
- Schaffung / Aufwertung von (grünen) Treffpunkten
- Regional bzw. überregional koordinierter Ausbau der Freizeit- und Sportinfrastruktur

- Lückenschließung des Radwegenetzes zur Vernetzung und Erreichbarkeit der Angebote

Kernthema 6: Bildung und Qualifizierung

Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“

Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 200.000 € (8 %)

Leitsatz

Die Themen Bildung und Qualifizierung haben einen hohen Stellenwert in der AktivRegion HLN und werden als Schlüssel für eine nachhaltige Daseinsvorsorge und Entwicklung der Region gesehen. Sie sind auch in Bezug auf die anderen Zukunfts- und Kernthemen von Bedeutung und umfassen weiterhin das ehrenamtliche Engagement. Nachgefragt sind insb. verschiedene Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote sowie im Speziellen die Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. Zielgruppen sind vor allem auch Migrant:innen sowie benachteiligte Kinder und Jugendliche. Insgesamt soll lebenslanges Lernen aller Altersgruppen gefördert werden, um Persönlichkeit zu entwickeln, gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen und berufsbedingte Herausforderungen zu meistern.

Kernthemenziele

- Schaffung von Bildungsangeboten sowie Kapazitäten im Bildungsbereich
- Errichtung einer bedarfsgerechten Bildungs-Infrastruktur / -Ausstattung
- Angebot von niedrigschwelligen Sprachkursen, um Sprachbarrieren zu überwinden und Integration zu fördern
- Bildungsangebote im Bereich Umwelt- und Klimaschutz (Umweltbildung)
- Prüfen und Nutzen von Digitalisierungsmöglichkeiten
- Gestaltung von Bildungsübergängen
- Information über (Aus-)Bildungsmöglichkeiten, z.B. Börsen, Kampagnen
- Qualifizierung des Handwerks
- Entwicklung von Beratungsangeboten für ältere Menschen bzw. Menschen mit Pflegebedarf sowie im Bereich Familien/Jugendarbeit
- Stärkung des Ehrenamtes und Engagements, auch durch Kooperationen
- Aufbau spezieller Beteiligungsprozesse für Kinder und Jugendliche

Kernthema 7: Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle	
Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 200.000 € (8 %)
<p><u>Leitsatz</u> Die AktivRegion möchte sowohl für Bewohner:innen als auch Besucher:innen attraktive Naherholungsangebote bereitstellen. Es sollen qualitativ hochwertige, zielgruppenorientierte und nachhaltige Angebote entwickelt werden, die den Charakteristika der AktivRegion entsprechen und verträglich weiterentwickelt werden. Die Themen Naturschutz und Tourismus sollen miteinander verknüpft werden, wobei der Naherholung und dem Naturerlebnis eine besondere Bedeutung zukommen. Wesentliche Ziele sind auch die Vernetzung und Vermarktung der touristischen Angebote.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der touristischen Infrastruktur und Steigerung der Aufenthaltsqualität • Berücksichtigung der Barrierefreiheit • Entwicklung eines naturnahen Tourismus-Angebotes • Erlebbar machen von Natur und Kultur • Konzepte zur Förderung der nachhaltigen Tourismus- und Naherholungsentwicklung • Kooperation, Vernetzung, Vermarktung • Förderung der Akzeptanz von Tourismus 	

Kernthema 8: Zukunftsfähige Kultur und Identität	
Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 100.000 EUR (4 %)
<p><u>Leitsatz</u> Wesentliches Ziel ist die Stärkung der regionalen Identität, d.h. der Identifikation der Bewohner:innen mit ihrer Region, und das Transportieren dieser Identität über die Region hinaus. Dies kann z.B. mit sogenannten „Leuchtturm-Projekten“ realisiert werden, die eine überregionale Ausstrahlungskraft besitzen. Vorschlag: Dies könnte unter dem Stichwort „Nordlichter“ erfolgen, um den Bezug zur AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord bei diesen Leuchtturm-Projekten herzustellen.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der regionalen Identität • Sicherung historischer Gebäude und kultureller Einrichtungen • Erhalt und Inwertsetzung des historischen / kulturellen Erbes • Vermarktung regionaler Produkte, Angebote und Dienstleistungen • Direktvermarktung „aus der Region, für die Region“ 	

- Etablieren einer Regionalmarke mit Wiedererkennungswert
- Stärkung des Images, Außen- und Binnenmarketing (u.a. Kampagnen, Veranstaltungen, gemeinsame Online-Plattform)
- Leuchtturm-Projekte mit überregionaler Ausstrahlung
- Ausbau / Nutzung digitaler Angebote

Kernthema 9: Stärkung der Regionalen Wirtschaft

Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“

Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 200.000 € (8 %)

Leitsatz

Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord soll als Wirtschaftsstandort mit Gewährleistung eines attraktiven Arbeitsumfeldes gestärkt werden. Dabei sollen insbesondere Arbeitsplätze bzw. Arbeitsmöglichkeiten im ländlichen Raum geschaffen werden, um die Ortskerne zu stärken sowie den Pendlerverkehr und die damit einhergehenden Schadstoffemissionen zu reduzieren. In diesem Zusammenhang hat auch die Regionalität von Produkten einen positiven Einfluss.

Kernthemenziele

- Schaffung von Arbeitsplätzen insb. im ländlichen Raum
- Einrichten von Co-Working-Spaces
- Stärkung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf
- Gewährleistung von kurzen (Arbeits-)Wegen
- Aufbau regionaler Lieferketten, Unterstützung lokaler Produzent:innen
- Produktion regionaler Produkte
- Entwicklung regionaler Angebote und Dienstleistungen
- Verbesserung des Regionalmarketings

Budgetverteilung nach Kernthemen

Für die kommende Förderperiode stehen der AktivRegion HLN 2,5 Mio. EUR an Fördermitteln zur Verfügung. Im Rahmen der Budgetverteilung werden 20 % (500.000 EUR) für das Regionalmanagement veranschlagt. Die Zukunftsthemen werden mit je 20 % (je 500.000 EUR) ausgestattet. Weitere 500.000 EUR (20 %) stehen als sogenanntes Pufferbudget allen Zukunftsthemen zur Verfügung, um z.B. bei Budget-Überzeichnungen in einem Zukunftsthema für Ausgleich zu sorgen. Die Kernthemen der jeweiligen Zukunftsthemen wurden ebenfalls mit unverbindlichen Budget-Zuweisungen versehen, abgeleitet aus der inhaltlichen Schwerpunktsetzung im Zuge des Analyse- und Beteiligungsprozesses.

Fördervolumen: 2.500.000 €								
Geschäftsbetrieb 20% - 500.000 €								
Pufferbudget 20% - 500.000 €								
Klimaschutz und Klimawandelanpassung 20% - 500.000 €			Daseinsvorsorge und Lebensqualität 20% - 500.000 €			Regionale Wertschöpfung 20% - 500.000 €		
Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie	Klimawandel- anpassung	Klima- bewusstes Leben	Daseins- vorsorge und bedarfs- gerechtes Wohnen	Freizeit- gestaltung	Bildung und Qualifizierung	Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle	Zukunfts- fähige regionale Kultur und Identität	Stärkung der regionalen Wirtschaft
10 % 250.000 €	4 % 100.000 €	6 % 150.000 €	6 % 150.000 €	6 % 150.000 €	8 % 200.000 €	8 % 200.000 €	4 % 100.000 €	8 % 200.000 €

Projekträger:innen, Fördersummen und Förderquoten

Bei der Definition der Projekträger:innen wird zwischen zwei Arten unterschieden:

1. Vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen
2. Nicht-vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen

Für vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen gilt eine Förderquote von 45 % und für nicht-vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen eine Förderquote von 55 %.

Die Maximalförderung pro Projekt beträgt 125.000,00 EUR.

Die Mindestfördersummen (Bagatellgrenzen) betragen:

- 3.500 EUR für private Projekte
- 7.500 EUR für öffentliche Projekte

Inhaltsverzeichnis

KURZFASSUNG	III
Abbildungsverzeichnis	XV
Abkürzungsverzeichnis	XVII
Vorwort	0
A Definition des Gebietes	1
B Analyse des Entwicklungsbedarfs und des Potenzials	3
B 1. Bestandsaufnahme	3
B 1.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Flächennutzung	3
B 1.2 Bevölkerungsentwicklung	4
B 1.3 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt	6
B 1.4 Daseinsvorsorge	8
B 1.5 Umweltsituation und Energie	11
B 1.6 Wirkungen der Förderperiode 2014–2020	12
B 2. Abstimmung mit anderen Planungen	15
B 2.1 Übergeordnete Planungen	15
B 2.2 Regionale Entwicklungsplanungen	15
B 3. SWOT-Analyse – Zusammenfassung der Ergebnisse	16
C Beteiligungsprozess bei der Strategieerstellung	22
C 1. Beteiligung	22
C.2 Transparenz	27
D LAG-Strukturen und Arbeitsweise	28
D 1. Organisationsstrukturen	28
D 2. Zusammensetzung und Kompetenzen	31
D 3. Regionalmanagement	33
D 4. Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung	35
E Ziele und Strategie	38
E 1. Strategieentwicklung und gebietspezifische, integrierte Ausrichtung	38
E 1.1 Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“	40
E 1.2 Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“	43
E 1.3 Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“	46
E 1.4 Budgetverteilung nach Kernthemen	48
E 2. Projektträger:innen, Fördersummen und Förderquoten	48

E 3. Kofinanzierungsmittel für private Projekte und Projektträger:innen	49
E 4. Ziele und Indikatoren	49
E 5. Innovation	53
E 6. Kooperation	54
F Aktionsplan	56
F 1. Aktivitäten	56
F 2. Mögliche Hemmnisse und Risiken	57
F 3. Schnelle Startfähigkeit	57
F 4. Kooperation und Synergieeffekte	59
G Auswahlverfahren und Projektauswahlkriterien	60
G 1. Auswahlverfahren	60
G 2. Projektauswahlkriterien	61
H Evaluierungskonzept	65
H 1. Bewertungsbereiche	65
G 1. Berichtspflichten	67
I Finanzplan	69
I 1. Kosten und Finanzierung der LAG	69
I 2. Finanzierung von Projekten und Kofinanzierung	70
I 3. Gesamtfinanzierung und Budgetverteilung	71
I 4. Alternative Finanzierungsquellen	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gebiets- und Förderkulisse der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord.....	2
Abbildung 2: Bevölkerungsprognose bis 2030 für die Gebietskörperschaften der AR HLN.....	5
Abbildung 3: Zielerreichung in den Kernthemen in der Förderperiode 2014–2020.....	14
Abbildung 4: Zusammenfassung SWOT für das Zukunftsthema 1.....	17
Abbildung 5: Zusammenfassung SWOT für das Zukunftsthema 2.....	20
Abbildung 6: Zusammenfassung SWOT für das Zukunftsthema 3.....	21
Abbildung 7: Zusammenfassung SWOT – Potentiale und Bedürfnisse.....	21
Abbildung 8: Übersicht der wesentlichen Beteiligungsformate	23
Abbildung 9: Homepage der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord.....	27
Abbildung 10: Organigramm der LAG AktivRegion HLN.....	30
Abbildung 11: Zusammensetzung des Vorstandes.....	32
Abbildung 12: Kompetenzbereiche der LAG AktivRegion HLN.....	33
Abbildung 13: Übersicht der Zukunftsthemen und Kernthemen.....	39
Abbildung 14: Kernthema 1 – Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie.....	41
Abbildung 15: Kernthema 2 – Klimawandelanpassung.....	42
Abbildung 16: Kernthema 3 – Klimabewusstes Leben.....	43
Abbildung 17: Kernthema 4 – Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen.....	44
Abbildung 18: Kernthema 5 – Freizeitgestaltung.....	45
Abbildung 19: Kernthema 6 – Bildung und Qualifizierung.....	45
Abbildung 20: Kernthema 7 – Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle.....	46
Abbildung 21: Kernthema 8 – Zukunftsfähige Kultur und Identität.....	47
Abbildung 22: Budgetverteilung.....	48
Abbildung 23: Kernthemenübergreifende / strategische Ziele.....	50

Abbildung 24: Ziele und Indikatoren im Zukunftsthema „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“	51
Abbildung 25: Ziele und Indikatoren im Zukunftsthema „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“	52
Abbildung 26: Ziele und Indikatoren im Zukunftsthema „Regionale Wertschöpfung“	53
Abbildung 27: Übersicht über Starterprojekte.....	58
Abbildung 28: Projektauswahlkriterien.....	64
Abbildung 29: Bewertungsbereich „Prozess und Arbeitsstruktur“	67
Abbildung 30: Betreiben der Lokalen Aktionsgruppe.....	69
Abbildung 31: Projektfinanzierung.....	70
Abbildung 32: Gesamtfinanzierung.....	71
Abbildung 33: Budgetverteilung nach Kernthemen.....	71
Abbildung 34: Übersicht Budgetverteilung.....	72

Abkürzungsverzeichnis

Abb. – Abbildung	Kap. – Kapitel
AG – Arbeitsgruppe(n)	km / km ² - Kilometer / Quadratkilometer
AK – Arbeitskreis(e)	KT – Kernthema
AR – AktivRegion	LAG(n) – Lokale Aktionsgruppe(n)
ASB – Arbeiter-Samariter-Bund	LEADER – Liaison entre actions de développement de l'économie rurale
Bsp. / bspw. – Beispiel / beispielsweise	LEP – Landesentwicklungsplan
BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz	lfd. – laufend
bzw. – beziehungsweise	LLUR – Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume
DRK – Deutsches Rotes Kreuz	LPLR – Landesprogramm Ländlicher Raum
dt. – deutsch	MELUND – Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung
DVS – Deutsche Vernetzungsstelle ländliche Räume	MILIG – Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung
E-Mobilität / E-Bike – Elektromobilität / Elektrofahrrad	NABU – Naturschutzbund Deutschland
ebd. – ebenda	NGO – Non-Governmental Organisation (Nichtregierungsorganisation)
EFRE – Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung	NSG – Naturschutzgebiet
ELER – Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums	ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
ESF Plus – Europäischer Sozial-Fonds Plus	PNHL – Praxis Netz Herzogtum Lauenburg
EU – Europäische Union	RP - Regionalplan
EW – Einwohner:innen	s. – siehe (Bsp.: s. Kap. 1 = siehe Kapitel 1)
FFH – Flora-Fauna-Habitat	SWOT – <u>S</u> trengths, <u>W</u> eaknesses, <u>O</u> pportunities and <u>T</u> hreats (dt.: Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
GAK – Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes	u.a. – unter anderem / u.A. – unter Anderem
GO – Governmental Organisation (Staatliche Organisation)	VHS – Volkshochschule
GWR – Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur	WiSo – Wirtschaft und Soziales
ha – Hektar	WWF – World Wide Fund for Nature (ehem. World Wildlife Fond)
HLN – Herzogtum Lauenburg Nord	z.B. – zum Beispiel
IES – Integrierte Entwicklungsstrategie	ZT – Zukunftsthema
insb. – insbesondere	

Vorwort

Nach den positiven Erfahrungen der letzten Förderperiode bewirbt sich die LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e.V. mit der vorliegenden Integrierten Entwicklungsstrategie (IES) um die Anerkennung zur neuen ELER-Förderperiode 2023 bis 2027/2029.

Die IES ist auf Basis des „Leitfadens zur Erstellung einer Integrierten Entwicklungsstrategie zur Bewerbung als Aktiv-Region in der ELER Förderperiode 2023-2027 in Schleswig-Holstein“ erstellt worden und bildet nach Anerkennung die Handlungsgrundlage für die regionalen Akteure sowie Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln.

Die IES wird insbesondere in ländlich geprägten Räumen als Steuerungsinstrument für zukünftige Entwicklungen gewählt, mit dem Ziel, die charakteristischen Eigenarten der Region langfristig zu erhalten und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung anzustreben. Dabei werden die Zukunftsthemen „Klimaschutz und Klimaanpassung“, „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ sowie „Regionale Wertschöpfung“ besonders betrachtet.

Mit der Erstellung der IES wurden die Planungsbüros M+T Regio und BCS STADT + REGION als Bietergemeinschaft beauftragt.

Neben einer Bestandsanalyse bildete der Beteiligungsprozess einen wesentlichen Schwerpunkt der IES-Erstellung im Zeitraum von Januar bis April 2022. In verschiedenen Beteiligungsformaten konnten die Bevölkerung und regionale Akteure aktiv an der Erarbeitung der IES mitwirken und ihre Bedarfe, Ortskenntnisse sowie Ideen einbringen. Die Kernthemen und Ziele wurden aus der Bestandsanalyse sowie gemeinschaftlich unter Beteiligung der Bevölkerung sowie verschiedener Interessengruppen und Institutionen erarbeitet. Am 13.04.2022 erfolgte der Beschluss der IES im Rahmen der öffentlichen Vorstandssitzung.

Das Regionalmanagement der AktivRegion, Frau Payne und Herr Wittekind, der Vorstandsvorsitzende Herr Dohrendorff sowie die Vorstandsmitglieder haben den gesamten Prozess begleitet und unterstützt.

Wir danken herzlich allen Beteiligten, den Teilnehmenden der Workshops und der Online-Befragung sowie den LAG-Mitgliedern für ihre tatkräftige Mitwirkung!

Hinweise

- Da die IES von der lokalen Bevölkerung gelesen und verstanden werden soll, ist sie entsprechend verständlich geschrieben.
- Zur geschlechterspezifischen Bezeichnung wird der Doppelpunkt „:“ verwendet (Beispiel: Einwohner:innen).

A Definition des Gebietes

Die AktivRegion „Herzogtum Lauenburg Nord“ umfasst mit den Städten Mölln und Ratzeburg sowie den Ämtern Berkenthin, Lauenburgische Seen, Breitenfelde und Sandesneben-Nusse den nördlichen Teil des Kreises Herzogtum Lauenburg. Die Gesamtfläche der AktivRegion beträgt 677 km². Sie wird von den 72 Gemeinden der genannten Ämter und Städte gebildet.

Die AktivRegion Ostseeküste setzt mit dem jetzigen Zuschnitt die Gebietskulisse aus der Förderperiode 2014–2020 unverändert fort. Der Zuschnitt hat sich bewährt, leitet sich daher aus der ursprünglichen Gebietsbegründung ab und setzt die Entwicklung der Region kontinuierlich fort. Somit ist die Nachhaltigkeit des vorherigen Förderzeitraumes gegeben. Der Gebietscharakter entspricht den ELER-Aspekten zur „Stärkung des Ländlichen Raumes“.

Im Süden der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord liegt die AktivRegion Sachsenwald-Elbe und im Westen die AktivRegion Holsteins Herz. Im Norden liegt die Hansestadt Lübeck und im Osten grenzt die AktivRegion an das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern.

In der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord auf einer Fläche von 677 km² leben 76.932 Einwohner:innen (Stand 23.03.2022)¹. Die Bevölkerungsdichte beträgt 114 Einwohner:innen / km² (EW/km²). Die höchste Bevölkerungsdichte haben die Städte Mölln (764 EW/km²) und Ratzeburg (479 EW/km²), die geringste das Amt Lauenburgische Seen mit 57 EW/km².

Das Gebiet der AktivRegion ist durch viele kleine Dörfer und die beiden Städte Mölln und Ratzeburg geprägt. Mölln nimmt landesplanerisch die Funktion eines Mittelzentrums und Ratzeburg die Funktion eines Unterzentrums mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums wahr. Berkenthin und Sandesneben gelten als Ländliche Zentralorte, Kastorf, Nusse und Sterley bieten ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion und Breitenfelde ist eine planerische Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion zugewiesen.

Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord ist – wie der gesamte Kreis Herzogtum Lauenburg – durch einen hohen Waldanteil und einem im Landesvergleich relativ niedrigen Anteil an Landwirtschaftsfläche gekennzeichnet. Letzterer liegt im Kreis mit 56,8 % deutlich unter dem Landeswert von 68,5 %.

Die AktivRegion grenzt im Osten an das **Biosphärenreservat Schaalsee** in Mecklenburg-Vorpommern. Der Naturpark Lauenburgische Seen ist dessen Fortsetzung im Kreis Herzogtum Lauenburg. Neben der ökologischen Wertigkeit hat das Biosphärenreservat auch eine große Bedeutung für Naherholung und Tourismus. Es gibt rund 150 km ausgeschilderte Wander- und Radwege und zahlreiche Veranstaltungen und Aktivitäten. Im Pahlhuus in Zarrentin befindet sich eine moderne Informationsausstellung zum Biosphärenreservat. Zwischen dem Biosphärenreservat Schaalsee in Mecklenburg-Vorpommern und dem Naturpark Lauenburgische Seen sowie den Gemeinden im Amt Lauenburgische Seen bestehen vielfältige Verflechtungen und eine intensive Zusammenarbeit, so z.B. im Zweckverband „Schaalsee-Landschaft“, in dem der Kreis Herzogtum Lauenburg vertreten ist, oder projektbezogen bspw. bei der Etablierung der Regionalmarke „Biosphärenreservat

¹ Eine Auflistung aller Gemeinden und jeweiligen Einwohnerzahlen findet sich unter Anhang 1.

Schaalsee – Für Leib und Seele“ sowie dem Kulturprojekt des Amtes Lauenburgische Seen „Dörfer zeigen Kunst“.

Ein weiteres, wichtiges kulturlandschaftsprägendes Element in der AktivRegion stellt der in Süd-Nord-Richtung verlaufende **Elbe-Lübeck-Kanal** dar. An ihm entlang führte die historische Handelsverbindung zwischen Lüneburg und Lübeck, die als „Alte Salzstraße“ bereits touristisch vermarktet wird.

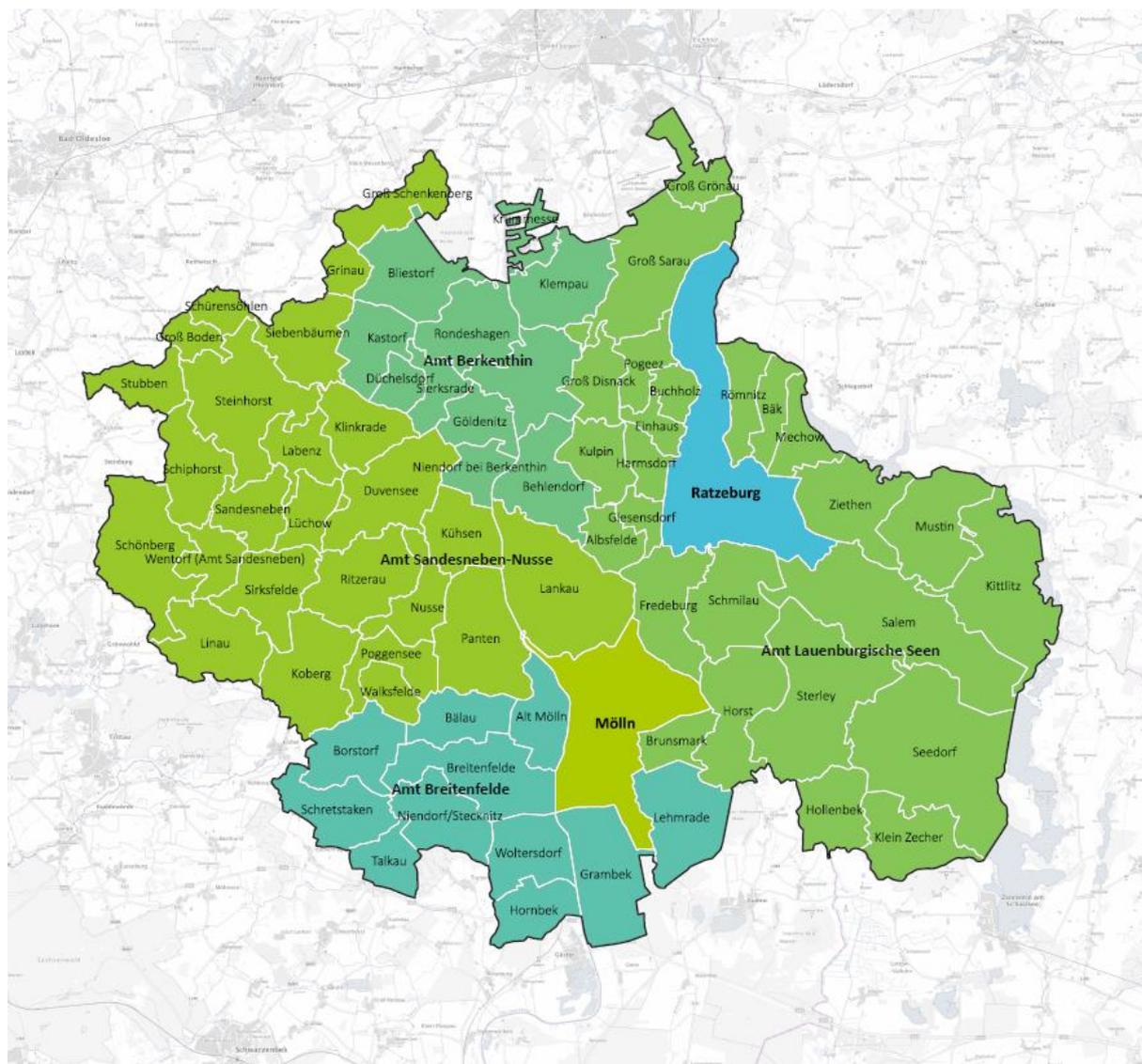


Abbildung 1: Gebiets- und Förderkulisse der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord (Eine maßstabsgetreue Karte befindet sich im Anhang 15)

B Analyse des Entwicklungsbedarfs und des Potenzials

B 1. Bestandsaufnahme²

B 1.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Flächennutzung

Der Naturraum der AktivRegion ist vielfältig gegliedert und liegt weitestgehend im Bereich des Westmecklenburgischen Seen- und Hügellandes. Das wellige Gelände ist im Zuge der letzten Eiszeit vor 15.000 Jahren entstanden und wird von zahlreichen Bachtälern durchschnitten sowie von mehreren Seen geprägt (z.T. handelt es sich um sog. „Flusseen“, die kettenartig hintereinander angeordnet sind). Die größten sind der Schaalsee, der Ratzeburger See und der Melchower See.

Spuren der ersten Besiedlung lassen sich fast 12.000 Jahre zurückverfolgen. Die heutige Siedlungsstruktur ist zum einen aus kleinen Bauerndörfern sowie einigen Gütern und zum anderen durch die beiden im Mittelalter gewachsenen Städte Mölln und Ratzeburg geprägt. Durch die Lage an der innerdeutschen Grenze war die Siedlungsentwicklung fast 50 Jahre deutlich gebremst und gewann erst nach der Aufhebung der deutschen Teilung deutlich an Dynamik. Dementsprechend ist die Bevölkerungsdichte im Osten der Region deutlich niedriger als im Rest der AktivRegion. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte ist die Region eindeutig dem ländlichen Raum zuzuordnen.

Die Region ist gut an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die nördlichen Gemeinden des Amtes Lauenburgische Seen (BAB 20) und die südlichen Gemeinden des Amtes Breitenfelde (BAB 24) befinden sich in unmittelbarer Nähe zu einem Autobahnanschluss. Die B 207 stellt eine Verbindung zwischen beiden Autobahnen her und erschließt die Region in Nord-Süd-Richtung. In West-Ost-Richtung verläuft die B 208 und schafft so die Vernetzung mit Bad Oldesloe und Gadebusch. Die Bahnverbindung Lübeck – Lüneburg führt in Nord-Süd-Richtung durch die Region. Sowohl über Lübeck als auch über Büchen ist die Region über die Schiene mit Hamburg verbunden. Eine direkte Verbindung nach Hamburg mit der Bahn besteht nicht. Das kommunale Wegenetz ist ausreichend dicht und erschließt alle Ortschaften, Wohnstätten sowie die land- und forstwirtschaftlichen Flächen.

Sowohl der Kreis Herzogtum Lauenburg als auch die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord weisen mit 26,1 % den höchsten Waldanteil in Schleswig-Holstein auf. Dieses geht vor allem zu Lasten der Landwirtschaftsfläche, die mit 56,8 % deutlich niedriger liegt, als der 68,5 %ige Anteil beim Land. Bei Siedlungs- und Verkehrsflächen nimmt der Kreis mit 12% gegenüber dem Land (13,6 %) einen unterdurchschnittlichen Anteil ein (Quelle: Statistikamt Nord: Bodenflächen in HH und SH am 23.03.2022). Zudem nimmt insbesondere die Fläche für Industrie und Gewerbe einen unterdurchschnittlichen Anteil ein (Kreis 8,6 % der Fläche und Land Schleswig-Holstein 9,7 %).

² Auszug aus der ausführlichen Bestandsaufnahme inkl. SWOT-Analyse

B 1.2 Bevölkerungsentwicklung

In der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord auf einer Fläche von 677 km² leben 76.932 Einwohner:innen (Stand 23.03.2022). Die Bevölkerungsdichte von 114 Einwohner:innen/km² (EW/km²) liegt deutlich unter dem Wert des gesamten Kreises Herzogtum Lauenburg (157 EW/km²) und ebenso unter dem Landesdurchschnitt (184 EW/km²). Die höchste Bevölkerungsdichte haben die Städte Mölln (764 EW/km²) und Ratzeburg (479 EW/km²), die geringste weist das Amt Lauenburgische Seen mit 57 EW/km² auf.

Die Bevölkerungsentwicklung in der AktivRegion insgesamt war bisher durch Wachstum gekennzeichnet. Zwischen 2000 und 2020 nahm die Bevölkerung um rund 9 % zu. Besonders hoch war der Zuwachs in den Ämtern Breitenfelde und Berkenthin mit rund 14 % bzw. 11 %. Die Zuwächse sind auf Wanderungsgewinne insbesondere aus Hamburg und Lübeck zurückzuführen. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung in der AktivRegion ist negativ.

Geringer fiel das Bevölkerungswachstum im Amt Lauenburgische Seen und in Sandesneben-Nusse mit jeweils 8 % und in der Stadt Mölln mit 5% aus. Die Stadt Ratzeburg hatte einen Bevölkerungszuwachs von 10%. Der größte Teil des Wachstums entfiel hier auf die Jahre 2015 bis 2019, seit 2019 stagniert die Bevölkerung im Amt Lauenburgische Seen. Im Amt Sandesneben-Nusse steigen die Bevölkerungszahlen seit 2013 konstant an. In der Stadt Ratzeburg erfolgte in den Jahren 2011 bis 2018 ein Bevölkerungszuwachs, jedoch stagniert seit 2017 die Bevölkerungszahl und sinkt seit 2019 leicht. Die Stadt Mölln verzeichnet seit 2017 einen leichten Anstieg der Bevölkerungszahlen. Insgesamt ist festzustellen, dass insbesondere Mölln und Ratzeburg, aber auch mehrere Gemeinden im Amt Lauenburgische Seen und Sandesneben-Nusse, zwischen 1996 und 2001 nicht von Einwohnern aus Lübeck profitieren konnten, sondern Einwohner:innen an die Hansestadt verloren. Jedoch verzeichnen einige Gemeinden, die verkehrlich gut an die BAB 20 und 24 angeschlossen sind, einen Bevölkerungsdruck aus Hamburg.

Auf Basis der Bevölkerungs- und Haushaltsprognose muss sich der Kreis Herzogtum Lauenburg von 2014 bis zum Jahr 2030, bezogen auf die absoluten Bevölkerungszahlen, auf ein Wachstum bis zum Jahre 2022/2023 einstellen. Im Anschluss kommt es zu einem leichten Bevölkerungsrückgang bis 2030 von etwa -0,1 %. Die Bevölkerungsentwicklung in Herzogtum Lauenburg liegt unter dem prognostizierten Landesdurchschnitt von +1,4 %.

Die kleinräumige Bevölkerungsprognose des Kreises Herzogtum Lauenburg 2017 bis 2030 kommt für die Gebietskörperschaften der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord zu folgenden Ergebnissen:

- Für die Städte und Ämter wird eine relativ konstante Einwohnerzahl prognostiziert, mit Ausnahme vom Amt Sandesneben-Nusse. In diesem Amt wird mit einem Bevölkerungsverlust von -5 % gerechnet. Die Stadt Ratzeburg hingegen hat einen überdurchschnittlichen Zuwachs von +4 % zu erwarten.
- Für das Amt Berkenthin wird eine Abnahme der Bevölkerung von -2 % vorhergesagt. Mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung ist in den Ämtern Lauenburgische Seen und Breitenfelde zurechnen. Hier kommt es zu einem Zuwachs von +1 % und +2 %. In der Stadt Mölln ist bis zum Jahr 2030 eine Stagnation der Bevölkerungszahlen zu erwarten.

- Die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung im Kreis Herzogtum Lauenburg kann durch die positiven Wanderungsgewinne um ca. 30 % überkompensiert werden. Dieser Ausgleich wird sich jedoch ab 2025 abschwächen, durch die kontinuierlich steigenden Sterbeüberschüsse. Anschließend kommt es zu einer negativen Bevölkerungsentwicklung.
- Bei der Zahl der unter 20-Jährigen wird in allen Ämtern von einem Rückgang dieser Altersgruppe ausgegangen. Ein überdurchschnittlicher Rückgang wird im Amt Sandesneben-Nusse mit -22 %, im Amt Berkenthin mit -11 % und in der Stadt Mölln mit -7 % prognostiziert. Die geringsten Rückgänge erwarten die Ämter Breitenfelde und Lauenburgische Seen mit jeweils -5 %. In der Stadt Ratzeburg stagniert die Altersgruppe der unter 20-Jährigen bis zum Jahr 2030.
- Die Gruppe der über 65-Jährigen wächst in allen Gebietskörperschaften. Unterdurchschnittliche Zuwächse erwarten die Städte Ratzeburg (+ 23 %) und Mölln (+22 %) sowie das Amt Lauenburgische Seen (+20 %). Überdurchschnittliche Zuwächse entfallen auf die Ämter Breitenfelde (+30 %), Sandesneben-Nusse (+39 %) und Berkenthin (+25 %).
- Die Zahl der Haushalte wird bis 2030 im Kreis Herzogtum Lauenburg weiter steigen (um ca. +6 % bzw. ca. +5.000 Haushalte). Dabei kommt es zu einer Zunahme der 1- bis 2-Personen-Haushalte im Durchschnitt um +10,3 % und einer Abnahme der 3- und Mehr-Personenhaushalte um -5,7 % im Kreisdurchschnitt.
- Vor allem die Zahl der älteren Single-Haushalte mit Haushaltsvorständen über 70 Jahren steigt an. Besonders starke Anstiege werden für die Ämter Sandesneben-Nusse (+35 %) und Breitenfelde (+28 %) erwartet.
- Die Entwicklung von 2-Personen-Haushalten der 50- bis 69-Jährigen zeigt eine positive Entwicklung. Alle Ämter in der AktivRegion liegen über dem Kreisdurchschnitt von +20,2 %, lediglich die Stadt Mölln verzeichnet ein unterdurchschnittliches Wachstum von +15 %.
- Hinsichtlich des Wohnraumbedarfs ist im Kreis von einer weiter steigenden Nachfrage nach Wohnraum auszugehen. Es werden jedoch zunehmend kleinere Wohneinheiten gesucht, die auf den Bedarf der älter werdenden Bevölkerung zugeschnitten ist. Die Nachfrage nach Einfamilienhäusern wird stagnieren, sollte jedoch aufgrund der Wohnraumbedürfnisse von jungen Familien nicht vernachlässigt werden.

	Bevölkerungsentwicklung bis 2030	Zahl der unter 20-Jährigen 2030	Zahl der über 65-Jährigen 2030
Amt Berkenthin	-2,4 bis +2,5 %	-12,4 bis -7,5 %	+20,1 bis +25,0 %
Amt Breitenfelde	-2,4 bis +2,5 %	-7,4 bis -2,5 %	+25,1 bis +30,0 %
Amt Lauenburgische Seen	-2,4 bis +2,5 %	-7,4 bis -2,5 %	+15,1 bis +20,0 %
Amt Sandesneben-Nusse	-4,9 bis -2,5%	-25,0 bis -17,5 %	+35,1 bis +40,0 %
Stadt Ratzeburg	+2,6 bis +5,0%	-2,4 bis +2,5 %	+20,1 bis +25,0 %
Stadt Mölln	-2,4 bis +2,5 %	-7,4 bis -2,5 %	+20,1 bis +25,0 %
Quelle: Kleinräumige Bevölkerungsprognose des Kreises Herzogtum Lauenburg 2017			

Abbildung 2: Bevölkerungsprognose bis 2030 für die Gebietskörperschaften der AktivRegion HLN

B 1.3 Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt

Die AktivRegion HLN liegt im erweiterten Einzugsbereich der Großstädte Hamburg und Lübeck, gehört allerdings nicht zum klassischen „Speckgürtel“ der beiden Städte, sondern weist starke interne Verflechtungen auf und ist ländlich geprägt. Dies spiegelt sich auch in der Einordnung in die Raumkategorien wider: Nur die an Lübeck grenzenden Gemeinden im Norden sowie im Süd-Westen gehören zum Ordnungsraum um Hamburg und Lübeck.

Ebenso führt die Siedlungsachse aus Hamburg in Richtung Bad Oldesloe – Lübeck im Nord-Westen an der AktivRegion HLN vorbei. Der größte Teil des Gebietes wird als ländlicher Raum eingeordnet.

Die Wirtschaftsstruktur in der Fläche wird relativ stark durch Land- und Forstwirtschaft geprägt, während Handel, (unternehmensbezogene) Dienstleistungen und Verkehr sich in den beiden Städten und den zentralen Orten der Region konzentrieren. Aufgrund der langjährigen Randlage in der Bundesrepublik ist die Unternehmensstruktur nicht industriell geprägt, sondern stützt sich vorrangig auf viele kleinere und mittlere Betriebe.

Die Städte Mölln und Ratzeburg werden wesentlich durch Tourismus, Behörden, Handelsgeschäfte und kleinere Gewerbebetriebe bestimmt, während die ländlichen Gemeinden durch Einzelhandels- und Handwerksbetriebe sowie insbesondere die Landwirtschaft charakterisiert werden.

Die östlich von Mölln und Ratzeburg sowie am Ratzeburger See gelegenen Teile des Amtes Lauenburgische Seen bieten durch ihre periphere Lage und die Naturpotentiale Entwicklungschancen hauptsächlich durch Landwirtschaft und touristische Entwicklung. Während Mölln eher Verflechtungsbeziehungen in Richtung Süden aufweist und hier eine gewisse Entwicklungsdynamik durch die Nähe zur BAB 24 vorhanden ist, liegt der Bereich Sandesneben-Nusse tendenziell eher peripher, abseits der Entwicklungsachse sowie der BAB 1 und der B 404. Die Folge ist eine starke landwirtschaftliche Prägung.

Auch gegenüber dem restlichen Kreis Herzogtum Lauenburg stellt die AktivRegion eher den schwachen Teil des Kreises dar. So ist zum Beispiel das produzierende Gewerbe überwiegend im Hamburger Umland, also nicht in der AktivRegion ansässig. Ebenso werden Gewerbestandorte im südlichen Kreisgebiet in den Räumen Geesthacht, Schwarzenbek und in der Nähe der BAB 24 bevorzugt. U.a. aufgrund der hohen Nachfrage und der fehlenden Flächen in der Nähe der BAB 24 entstanden in den letzten Jahren entlang der beiden Bundesstraßen 207 und 208 neue Gewerbeflächen, z.B. das Gewerbegebiet Neuvorwerk in Ratzeburg. (Der Kreis hat sein Angebot für Gewerbeflächen um +265 % zum Vorjahr 2020 vergrößert.)

Der Kreis Herzogtum Lauenburg verfügt über eine relativ geringe Wirtschaftskraft. Die Steuereinnahmen pro Einwohner:in liegen 2019 deutlich unter den Einnahmen des Nachbarkreises Stormarn und unter den Werten der anderen beiden Nachbarkreise von Hamburg (Kreis Segeberg und Pinneberg). Die Steuereinnahmen in den Städten Mölln und Ratzeburg liegen noch einmal unter dem Durchschnitt des Kreises. Besonders gering fallen die Gewerbesteuererinnahmen je Einwohner:in im Vergleich der Kreise im Hamburger Umland aus. Beim Vergleich der Einkommenssteuer pro Einwohner:in belegt Herzogtum Lauenburg

den vorletzten Platz vor dem Kreis Segeberg. Die Einkommenssteuereinnahmen von Mölln und Ratzeburg liegen deutlich unter denen des Kreises.

Auch das Bruttoinlandsprodukt des Kreises Herzogtum Lauenburg liegt hinter den anderen drei an Hamburg angrenzenden Kreisen. Bei den verfügbaren Einkommen rangiert der Kreis beinahe gleichauf mit dem Kreis Segeberg.

Der Arbeitsmarkt hat sich im Kreis Herzogtum Lauenburg ähnlich wie im Land positiv entwickelt. Die Arbeitslosenquote ist im Kreis in den vergangenen Jahren deutlich gesunken. Sie ist mit 4,9 % (Februar, 2021) im Vergleich mit den umliegenden Kreisen und kreisfreien Städten niedrig und liegt auch unter dem Landesdurchschnitt von 5,3 %. Lübeck weist mit 17,5 % einen deutlich höheren Wert auf, der benachbart liegende Kreis Stormarn mit 3,3 % eine niedrigere Quote. In Nordwestmecklenburg betrug die Arbeitslosenquote im Vergleichszeitraum 6,4 % (Quelle: Bundesagentur für Arbeit Statistik).

Erwerbstätigkeit

In der AktivRegion leben 29.052 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, von denen ein Großteil auspendelt (79 %). Insgesamt gibt es 19.060 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in der AktivRegion, die überwiegend von Einpendler:innen besetzt sind. Mit 61 % arbeitet ein Großteil im Wirtschaftsbereich "Sonstige Dienstleistungen". Dieser Anteil liegt zudem höher als in ganz Schleswig-Holstein. Ebenfalls über den Landesdurchschnitt liegt der Anteil derjenigen, die in der Land- und Forstwirtschaft sowie in der Fischerei beschäftigt sind.

Im Jahr 2021 waren im gesamten Kreis 1.530 Personen im Gastgewerbe sozialversicherungspflichtig beschäftigt, gegenüber 2020 gab es eine Abnahme um 118 Personen (-7,2 %).

Die Erwerbstätigenquote im Kreis Herzogtum Lauenburg lag im Jahr 2017 im Vergleich mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten mit 57,6 % (Stand: April 2022) eher niedrig (Kreis Stormarn liegt bei 59,9 % und Kreis Segeberg sogar bei 60,9 %). Lübeck hingegen weist nur eine Quote von 55,6 % auf (Quelle: www.wegweiser-kommune.de).

Pendler:innen

Die Pendlerbewegungen im Kreis Herzogtum Lauenburg nehmen seit Jahren zu. Im Jahr 2021 gab es 19.588 Einpendler:innen, der größte Teil davon stammte aus Hamburg (26 %) und Mecklenburg-Vorpommern (22 %). Insgesamt pendeln 25 % aus Schleswig-Holstein ein. Darunter fallen zum Beispiel Lübeck mit 8 % und der Kreis Stormarn mit 10 %.

Dem standen im gleichen Zeitraum 46.730 Auspendler:innen gegenüber. Seit 2005 stieg die Anzahl der Auspendler:innen um 35 % an. Die Einpendler:innen nahmen im gleichen Zeitraum um 40% zu. Im Jahr 2021 gab es 19.588 Einpendler:innen gegenüber 46.730 Auspendler:innen.

Die Gründe für die starken Pendlerbeziehungen sind vielfältig. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang das unzureichende wohnortnahe Arbeitsplatzangebot, der Abbau von Arbeitsplätzen in der Landwirtschaft, das höhere Einkommensniveau in Hamburg und Lübeck, aber natürlich auch das mangelnde Angebot an bezahlbaren Grundstücken in den

Verdichtungsräumen, auf denen der Wunsch nach einem Einfamilienhaus im Grünen realisiert werden kann. Regionale Arbeitsmarktzentren in der AktivRegion sind die Städte Ratzeburg und Mölln.

Land- und Forstwirtschaft

Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord ist durch einen vergleichsweise niedrigen Anteil landwirtschaftlicher Fläche und einem im Landesvergleich hohen Anteil Waldfläche gekennzeichnet. Die Forstwirtschaft hat somit in der AktivRegion eine deutlich höhere Bedeutung als im gesamten Land. Ein großer Anteil der Waldfläche gehört dem Kreis Herzogtum Lauenburg. Daneben sind aber auch größere, zusammenhängende Waldflächen in Privatbesitz.

Die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe in Schleswig-Holstein sinkt seit Jahrzehnten. Gleichzeitig steigt die bewirtschaftete Fläche je Betrieb. Der Kreis Herzogtum Lauenburg und die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord bilden dabei keine Ausnahme. Im Landesvergleich gehört der Kreis Herzogtum Lauenburg zu den Kreisen mit den durchschnittlich größten landwirtschaftlichen Betrieben (2018 durchschnittlich genutzte Landwirtschaftsfläche 94 ha / Betrieb). Damit liegt der Kreis über dem Landesdurchschnitt von 78 ha.

Entsprechend der naturräumlichen Entstehung ist der Kreis stärker ackerbaulich geprägt. Er weist gegenüber dem Land einen deutlich höheren Ackeranteil (83%) und einen deutlich niedrigeren Grünlandanteil (16 %) auf.

Tourismus

Der Tourismus stellt in der AktivRegion einen Wirtschaftsfaktor mit zunehmender Bedeutung und guten, ausbaufähigen Potentialen dar. Im Kreis liegt die Bedeutung überwiegend beim Tages- und Kurzreiseturismus (Quelle: PROJECTM 2009). In der AktivRegion kommt der Gesundheitstourismus durch den Klinikbereich hinzu. Hinsichtlich der Bedeutung des Wirtschaftsbereichs Tourismus besteht in der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord ein Ost-West-Gefälle. Der Naturpark Lauenburgische Seen bildet einen Schwerpunkt. Darüber hinaus konzentriert sich das Fremdenverkehrsangebot entlang des Kanals und auf die beiden Städte Mölln und Ratzeburg.

B 1.4 Daseinsvorsorge

Bildung

In der AktivRegion HLN gibt es eine Auswahl an Grund- und Gemeinschaftsschulen, Gymnasien und Förderschulen. Der Ausbau der Offenen Ganztagschulen hat in der AktivRegion in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

In der AktivRegion gibt es fünf Volkshochschulen: Berkenthin, Breitenfelde, Mölln, Ratzeburg und Sandesneben. Sie bieten Veranstaltungen und Kurse in der gesamten AktivRegion an. Damit ist die Volkshochschule sehr gut in der Fläche vertreten. Zu beachten ist, dass die beiden größeren VHS in Mölln und Ratzeburg ausschließlich ehrenamtlich geleitet werden.

Ein weiterer Bildungsträger im ländlichen Raum ist die Landfrauenvereinigung, deren Angebot sich an die eigenen Mitglieder richtet. Darüber hinaus gibt es Familienbildungsstätten (z.B. in Ratzeburg), das Regionale Berufsbildungszentrum der Kreises Herzogtum Lauenburg, das Berufsbildungszentrum in Mölln, die Sprachschule „educare“ in Mölln sowie die BQG Personalentwicklung GmbH, deren Aufgabe die gesellschaftliche und soziale Integration von Langzeitarbeitslosen im Landkreis ist. Außerdem können beispielsweise beim DRK, den Johannitern und dem ASB Erste-Hilfe-Kurse belegt sowie Ausbildungen zur / zum Rettungssanitäter:in absolviert werden. In den Gemeinden besteht auch die Möglichkeit, sich in den Freiwilligen Feuerwehren zu engagieren. Im Bereich Umwelt- und Naturschutz werden Veranstaltungen vom BUND und NABU angeboten.

Die Ratzeburger Ruderakademie bietet im Bereich Sport, insbesondere Rudern, ein umfassendes Angebot an Trainingsmöglichkeiten und -equipment an.

Jugendarbeit

Es gibt eine Vielzahl von Vereinen und Verbänden auf ehrenamtlicher Basis, die insbesondere in der Kinder- und Jugendarbeit auf ländlicher Ebene tätig sind.

Jugendarbeit jenseits von Vereinsstrukturen und Ehrenamt ist insbesondere im ländlichen Raum ausbaufähig. Die Städte nehmen hier eine Vorreiterrolle mit dem Einsatz von Streetworkern wahr, das Amt Breitenfelde mit seinem Jugendparlament.

Richtungsweisend nimmt die Stadt Ratzeburg an einem Bundesmodellprojekt des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge teil und richtete eine Begegnungsstätte für Jugendliche mit russischem Migrationshintergrund ein. In den ländlichen Bereichen konzentriert sich der Ausbau der Jugendarbeit nach wie vor auf Sportvereine, die Kirchengemeinden und die Feuerwehr. Das Amt Berkenthin, beteiligt sich darüber hinaus an dem Projekt „Aktivieren. Engagieren. Mitbestimmen – Fit für Beteiligung“, welches vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend gefördert wird. Das Projekt soll Entscheidungsträger:innen und Vereine für die Kinder- und Jugendbeteiligung sensibilisieren, um diese nachhaltig und aktiv in Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen.

Die Städte Ratzeburg und Mölln haben hauptamtlich geleitete Jugendzentren. In Ratzeburg gibt es das „Stellwerk“ als Kinder- und Jugendzentrum sowie „Gleis 21“ als interkulturelle Begegnungsstätte für Kinder und Jugendliche. In Mölln wird im „Takt-Los!“ offene Kinder- und Jugendarbeit geleistet. Daneben gibt es kreisweit weitere Angebote des Kreisjugendringes.

Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten

Mölln und Ratzeburg sowie die größeren ländlichen Orte Berkenthin, Breitenfelde, Krummesse und Sandesneben verfügen Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf. Die Städte Mölln als Mittelzentrum und Ratzeburg als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums bieten darüber hinaus weitergehende Einkaufsmöglichkeiten an. Allerdings beklagen beide Städte einen Leerstand an Einzelhandelsimmobilien in den Innenstädten, wodurch das Einkaufserlebnis stark beeinträchtigt wird. Es fehlen kleinteilige attraktive Geschäfte, die insbesondere auch die Gäste der Region ansprechen und zum Verweilen in den historischen Innenstädten animieren.

Die Stadt Mölln hat 2018 ein Einzelhandelskonzept in Auftrag gegeben, um eine nachhaltige und zukunftsorientierte Einzelhandelsentwicklung in der Innenstadt gewährleisten zu können.

Gesundheits- und Pflegeversorgung

Die Infrastruktur im Bereich Pflege und Seniorenbetreuung ist in der AktivRegion unterschiedlich ausgeprägt. Während die beiden Städte sowie die Ämter Berkenthin und Breitenfelde vergleichsweise gut aufgestellt sind, ist das Amt Sandesneben-Nusse sowie der dünnbesiedelte Teil des Amtes Lauenburgische Seen unterversorgt. Insgesamt fehlen Angebote, die über „Standard-Pflegeangebote“ hinausgehen und Bedarfe der Betreuung sowie Unterstützungsleistungen abdecken. Angebote wie das über Ehrenamtliche getragene Projekt des DRK „Hilfe zum Alltag“ in Ratzeburg und Umland bestehen noch zu wenig. Die Pflegeberatungsstelle des Kreises ist als trägerunabhängige Beratungs- und Vernetzungsstelle zwischen den Institutionen im Pflegebereich wichtig (stationäre und ambulante Einrichtungen, niederschwellige Angebote, Selbsthilfegruppen, Behörden etc.). Bei der Gemeinschaftspflegeberatung, dem Pflegestützpunkt Herzogtum Lauenburg und bei der Koordinierungsstelle Demenz im Kreis können sich Betroffene und Familienangehörige über alle Fragen rund um die Pflege informieren oder direkten Kontakt suchen. Ein Pflegestützpunkt befindet sich in Mölln. In den Dörfern Sterley, Gudow (nicht in der AktivRegion) und Breitenfelde gibt es Tagespflegeeinrichtungen, die es ermöglichen, dass die älteren Bürger:innen weiterhin in den Gemeinden leben und sich aktiv am Gemeinschaftsleben beteiligen können.

Seit 2004 baut der Verein Praxisnetz Herzogtum-Lauenburg e. V. (PNHL) in Kooperation mit Ärzt:innen, Psychotherapeut:innen, Kliniken, medizinischen Versorgungszentren und medizinischen Dienstleister:innen ein Ärztenetz aus. Ziele sind die Gewährleistung einer qualitativen und wohnortnahen medizinischen Versorgung sowie eine Sicherstellung der ambulanten Versorgung in den ländlichen Strukturen. Das Ärztenetz der PNHL zählt zu den Ärztenetzen mit der durchschnittlich höchsten Versorgungsqualität.

Das DRK-Krankenhaus Mölln-Ratzeburg hat sich 2022 dazu entschlossen, die Abteilung Geburten-Hilfe aufgrund von gesunkenen Geburtenzahlen zu schließen. Somit verfügen die AktivRegion und der Kreis Herzogtum Lauenburg über keine eigene Geburtshilfe.

Freizeit- und Naherholungsangebot

In der AktivRegion HLN trifft man fast alle Formen der landschaftsbezogenen Erholung. Schwerpunkte sind Rad fahren, Wandern und verwandte Sportarten wie Nordic Walking, Reiten sowie Wassersport wie Ruderboot, Kanu und Segeln.

Der Naturpark Lauenburgische Seen verfügt über eine Freizeitkarte, auf der alle naturbezogenen Themen verortet sind. Die Ämter Sandesneben-Nusse, Berkenthin und Breitenfelde haben ihrerseits eine Regionalkarte herausgebracht, auf der Informationen für Freizeit und Erholung zusammengestellt sind.

Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat sich zum Ziel gesetzt, die Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer:innen zu verbessern. Hierzu hat die Kreisverwaltung ein kreisweit flächendeckendes, zusammenhängendes Radwegenetz definiert. Das Radwegenetz bezieht

sowohl Alltagsverkehre unter besonderer Berücksichtigung der Erreichbarkeit von Orten mit zentraler Bedeutung (z. B. Schulwege) als auch Freizeitverkehre (landschaftsbezogene Naherholung und Tourismus) ein.

Wanderer können auf den drei europäischen Fernwanderwegen E 1, E 6 und E 9 von Nord nach Süd durch die Region wandern. Tagesausflügler haben die Wahl zwischen verschiedenen Touren, die meist als Rundwege durch den Naturpark Lauenburgische Seen führen. Aber auch die Gemeinden außerhalb des Naturparks haben eine Reihe von Wanderwegen. Darüber hinaus hat der Kreis Herzogtum Lauenburg 11 Wandertouren in der AktivRegion ausgewiesen. Der Umfang der Wanderstrecken liegt zwischen 5 bis 27 Kilometern. Die Städte Mölln und Ratzeburg haben zudem Parkanlagen, die zum Spaziergehen einladen. Entlang der Seeufer wurden in den vergangenen Jahren Wanderwege ausgebaut, um diese für Erholungssuchende besser zu erschließen.

Die gesamte AktivRegion ist von dem kreisweiten Reittroutennetz durchzogen. Die Kreisforste haben in ihrem Bereich zahlreiche Reit- und Fahrwege ausgewiesen. Dadurch ist ein sehr attraktives Netz abseits der viel befahrenen Straßen entstanden.

Der Reichtum an Seen sowie der Elbe-Lübeck-Kanal bieten fast allen Formen des Wassersports Entfaltungsmöglichkeiten. Dazu gehören Kanu fahren, Rudern, Segeln und Schwimmen. Der Ratzeburger See ist eine Hochburg des Rudersports, zudem kann dort gesegelt und Kanu gefahren werden. Die Wakenitz, der Ratzeburger See, der Schaalsee sowie der Elbe-Lübeck-Kanal sind beliebte Wasserwanderstrecken. 15 Badestellen entlang der Seen sowie die gemeindlichen Freibäder ermöglichen das Schwimmen in der Natur und unter freiem Himmel.

B 1.5 Umweltsituation und Energie

Große Teile der AktivRegion HLN, insbesondere im östlichen Teil, sind Bestandteil des ökologischen **Netzes Natura 2000**. Im Raum der AktivRegion liegen derzeit 22 FFH-Gebiete und vier Vogelschutzgebiete. Die Gesamtfläche der FFH-Gebiete, die sich zumindest teilweise in der AktivRegion befinden, beträgt 7.917 ha. Davon liegen 14 FFH-Gebiete mit einer Gesamtfläche von 6.321 ha im Naturpark Lauenburgische Seen, was einem Anteil von 80 % an der Gesamtfläche aller FFH-Gebiete in der AktivRegion entspricht. Die Vogelschutzgebiete nehmen eine Gesamtfläche von 11.885 ha ein und überschneiden sich teilweise mit FFH-Flächen. Das größte Vogelschutzgebiet ist mit einer Fläche von 8.474 ha das „Schaalsee-Gebiet“.

Zum Teil sind die Natura 2000-Gebiete mit den Naturschutzgebieten deckungsgleich oder überschneiden sich. In der AktivRegion befinden sich zurzeit 21 **Naturschutzgebiete** mit einer Fläche von insgesamt rund 5.584 ha. Diese Flächen liegen ebenfalls überwiegend im östlichen Bereich der AktivRegion. Das größte Naturschutzgebiet ist das NSG „Schaalsee mit Niendorfer Binnensee, Priestersee und Großzecher Küchensee, Phulsee, Seedorfer Küchensee und Umgebung“ mit rund 1.800 ha, das direkt an das Biosphärenreservat Schaalsee in Mecklenburg-Vorpommern grenzt.

Die AktivRegion bietet mit dem 47.413 ha großen **Naturpark Lauenburgische Seen** ein großes Potenzial für ökologische Entwicklung, das zugleich durch den Naturpark für eine naturverträgliche Nutzung durch Naherholung erschlossen ist. Der Naturpark erstreckt sich zwischen dem Elbe-Lübeck-Kanal und der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern und reicht im Norden bis an die Stadtgrenze Lübecks heran. Er integriert eine Vielzahl von Naturschutzgebieten und ein flächendeckendes Landschaftsschutzgebiet. Im Möllner Naturparkzentrum Uhlenkolk ist zudem die Integrierte Station ansässig mit der Unteren Forstbehörde, dem NABU, dem WWF sowie der Außenstelle des LLUR.

Der Naturpark Lauenburgische Seen bietet abwechslungsreiche Landschaftsstrukturen der eiszeitlich geprägten hügeligen Landschaft der Niederungen, Moore und Feuchtwiesen mit Waldgebieten, Heckenzügen sowie 40 Seen in einer relativ dünn besiedelten Landschaft. Insbesondere seltene Großvögel wie Seeadler, Kranich und Schwarzstorch, aber auch Fischotter, Maränen, Eisvogel und Pflanzen wie die Wasserschwertlilie kommen hier vor. Im Herbst und Frühjahr ist der Naturpark Rastplatz für mehrere Tausend Zugvögel.

B 1.6 Wirkungen der Förderperiode 2014–2020

Insgesamt hat die LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e. V. in der Förderperiode für 56 Projekte eine Förderung beschlossen. Die Anzahl der durchgeführten bzw. in der Realisierung befindlichen Projekte entsprechen dem Stand 30.04.2022.

Wohingegen einige Zielwerte überschritten wurden, konnten insbesondere im Schwerpunkt „Klimawandel und Energie“ die selbst gesteckten Ziele nicht erreicht werden. Auf die Gründe wurde bereits in den jährlichen Durchführungsberichten hingewiesen. Insbesondere die weitreichende, außerhalb von LEADER aufgebaute Förderkulisse im Bereich Klimawandel und Energieeffizienz hat es erheblich erschwert, Projekte in diesen Bereichen durchführen zu können. Darüber hinaus erwies sich die Antragsprüfung im Einzelfall für die Antragsteller:innen als so kompliziert, dass bewilligte Anträge letztlich zurückgezogen wurden. Die in einigen Bereichen deutlichen Zielüberschreitungen hingegen spiegeln einerseits die Bedarfe wider, andererseits sind die sehr niedrig gewählten Ansätze auf die mangelnde Erfahrung mit dieser Form der Budgetierung zurückzuführen. Beide Aspekte wurden bei der Neuaufstellung der Strategie 2023–2027 berücksichtigt.

Die untenstehende Tabelle zeigt die den Stand der Zielerreichung in den einzelnen Kernthemen für die Förderperiode 2014–2020 mit Stand 30.04.2022.

1. Schwerpunkt „Klimawandel und Energie“				
Kernthema 1.1		Klima- und Energiekompetenz und Bildung		
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
1	Abgeschlossen	0	2 Projekte jährlich	Zielwert unterschritten
	i.d. Umsetzung	1		
	i.d. Vorbereitung	0		
	Umsetzung Ungewiss	0		

	Zurückgezogen	0		
	Streitig	0		
Kernthema 1.2 Klima und Energieinnovation und Effizienz				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
2	Abgeschlossen	0	1 Projekt bis 2020	Zielwert unterschritten
	i.d. Umsetzung	0		
	i.d. Vorbereitung	0		
	Umsetzung Ungewiss	0		
	zurückgezogen	2		
	Streitig	0		
Kernthema 1.3 Klimabewusste Mobilität				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
1	abgeschlossen	1	2 Projekte bis 2020	Ziel zu 50% erfüllt
	i.d. Umsetzung	0		
	i.d. Vorbereitung	0		
	Umsetzung Ungewiss	0		
	zurückgezogen	0		
	Streitig	0		
2. Schwerpunkt „Nachhaltige Daseinsvorsorge inkl. Bildung“				
Kernthema 2.1 Daseinsvorsorge für Alle				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
22	abgeschlossen	7	14 Projekte bis 2020	Zielwert überschritten
	i.d. Umsetzung	8		
	i.d. Vorbereitung	2		
	Umsetzung ungewiss	1		
	zurückgezogen	2		
	Streitig	2		
Kernthema 2.2 Bürgerschaftliches Engagement				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
3	abgeschlossen	3	1 Projekt/Angebot bis 2020	Ziel überschritten
	i.d. Umsetzung	0		
	i.d. Vorbereitung	0		
	Umsetzung ungewiss	0		
	zurückgezogen	0		
	Streitig	0		
Kernthema 2.3 Bildung für Alle				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
	abgeschlossen	0	2 Projekte bis 2020	Zielwert unterschritten
	i.d. Umsetzung	0		
	i.d. Vorbereitung	0		

	Umsetzung ungewiss	0		
	zurückgezogen	0		
	Streitig	0		
3. Schwerpunkt „Wachstum und Innovation“				
Kernthema 3.1 Tourismus und Naherholung für Alle				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
20	abgeschlossen	11	5 Projekte bis 2020	Zielwert überschritten
	i.d. Umsetzung	4		
	i.d. Vorbereitung	4		
	Umsetzung ungewiss	0		
	zurückgezogen	1		
	Streitig	0		
Kernthema 3.2 Zukunftsfähige regionale Kultur und Identität				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
5	abgeschlossen	4	2 Projekte und 1 Veranstaltung bis 2020 zur Weiterentwicklung der Ortskerne/Nutzung leerstehender Gebäude 1 Projekt bis 2020 zur Entwicklung regionaler Produkte und Dienstleistungen	Projektbezogene Zielwerte überschritten Veranstaltungen: Ziel nicht erreicht Regionale Produkte: Ziel nicht erreicht
	i.d. Umsetzung	1		
	i.d. Vorbereitung	0		
	Umsetzung ungewiss	0		
	zurückgezogen	0		
	Streitig	0		
Kernthema 3.3 Qualifizierung des Wirtschaftsstandortes				
Anzahl der Projekte (IST)	Status	Anzahl Projekte	Anzahl IES -SOLL	Abweichung (Überschreitung)
0	abgeschlossen	0	2 Projekte bis 2020 1 Kooperationsprojekt bis 2020	Zielwerte unterschritten
	i.d. Umsetzung	0		
	i.d. Vorbereitung	0		
	Umsetzung ungewiss	0		
	zurückgezogen	2		
	Streitig	0		

Abbildung 3: Zielerreichung in den Kernthemen in der Förderperiode 2014–2020

Die regionale Verteilung der Projekte innerhalb der AktivRegion kann auf der Förderkarte auf der Homepage der AktivRegion unter <http://www.aktivregion-hln.de/projekte/foerderkarte.html> eingesehen werden. Die Karte wird in absehbarer Zeit auf den aktuellen Projektstand gebracht.

Insgesamt hat die AktivRegion Herzogtum Lauenburg in den letzten Jahren viele und meist gute Erfahrungen sammeln können, auf denen sie in der neuen Förderperiode aufbauen möchte.

B 2. Abstimmung mit anderen Planungen

Auf regionaler Ebene haben eine Reihe von übergeordneten oder von anderen Institutionen initiierten Planungen Einfluss auf die Handlungsweise der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord.

B 2.1 Übergeordnete Planungen

Die AktivRegion HLN liegt gemäß Landesentwicklungsplan von 2021 (LEP 2021) überwiegend im ländlichen Raum. Die Gemeinden Krummesse und Groß Grönau im Norden der AktivRegion liegen im Verdichtungsraum der Hansestadt Lübeck; die ebenfalls nördlich liegenden Gemeinden Groß Schenkenberg, Bliestorf, Rondeshagen, Klempau und Groß Sarau befinden sich im Ordnungsraum der Hansestadt Lübeck. Die im Westen gelegenen Gemeinden Stubben, Schönberg, Wentorf (Amt Sandesneben), Linau, Schretstaken und Talkau liegen im Ordnungsraum der Hansestadt Hamburg.

Die Städte Mölln und Ratzeburg stellen die Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte der AktivRegion dar und sollen diesbezüglich weiter gestärkt werden. Mölln ist im LEP 2021 als Mittelzentrum und Ratzeburg als Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums ausgewiesen. Sie versorgen die Bürger:innen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs. Zudem sind sie „regionale Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren mit einem breit gefächerten Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In diesen Funktionen sind sie zu stärken und weiterzuentwickeln.“ (LEP 2021, S. 108). Die Orte Sandesneben und Berkenthin sind als ländliche Zentralorte ausgewiesen und stellen die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des kurzfristigen, täglichen Bedarfs der Bevölkerung im Verflechtungsbereich sicher (LEP 2021, S. 112).

Der Osten und der Süden der AktivRegion, die Waldflächen nordwestlich von Mölln und zwischen Labenz und Schretstaken sowie der Elbe-Lübeck-Kanal sind als Vorbehaltsraum für Natur und Landschaft ausgewiesen. „Sie umfassen großräumige, naturraumtypische, reich mit naturnahen Elementen ausgestattete Landschaften [und] Biotopverbundachsen auf Landesebene“. „Die Vorbehaltsgebiete sollen der Entwicklung und Erhaltung ökologisch bedeutsamer Lebensräume und zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts dienen“ (LEP 2021, S.387).

B 2.2 Regionale Entwicklungsplanungen

Im Regionalplan (RP) für den Planungsraum I „Schleswig-Holstein Süd“ wird die Bedeutung der ländlichen Räume näher beschrieben. „Die ländlichen Räume sollen unter Berücksichtigung ihrer Eigenart mit ihren vielfältigen Funktionen als eigenständige, gleichwertige Lebens- und Wirtschaftsräume erhalten“ werden (RP 1998, S. 10). Ausgangslage für diese Entwicklung sind hier die Städte Mölln und Ratzeburg. Deren Stadt-Umland-Bereiche „sollen als eigenständige Siedlungs-, Versorgungs- und Arbeitsmarktschwerpunkte zur Stärkung des ländlichen Raumes weiterentwickelt werden“ (RP 1998, S. 10).

Der übrige ländliche Raum – insbesondere östlich des Elbe-Lübeck-Kanals, der aufgrund der ehemaligen Zonenrandlage strukturelle Defizite gegenüber dem Rest der AktivRegion aufweist – ist in seiner funktionellen Vielfalt zu erhalten und weiter zu entwickeln. In der gesamten AktivRegion sind die Landwirtschaft und Ernährungswirtschaft „mit ihren vielfältigen wirtschaftlichen und sozialen Funktionen als raumbedeutsame Wirtschaftszweige zu erhalten und zu entwickeln“ (RP 1998, S. 10f).

Die Gemeinden Kastorf, Nusse, Breitenfelde und Sterley sind im Regionalplan als nichtzentrale Orte definiert, die eine besondere Stellung hinsichtlich der Wohn- und Gewerbeentwicklung haben, als die übrigen nichtzentralen Orte und eine ergänzende, überörtliche Versorgungsfunktion übernehmen. Die Gemeinden Kastorf, Nusse und Sterley dienen der Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen, dürfen aber die Leistungsfähigkeit der zentralen Orte nicht gefährden (RP 1998, S.22). Breitenfelde wird eine besondere planerische Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion zugeschrieben.

Das gesamte Gebiet östlich des Elbe-Lübeck-Kanals liegt im Naturpark „Lauenburgische Seen“. Im Naturpark selbst sowie im Rest der AktivRegion befinden sich ausgewiesene Naturschutz- und Vorranggebiete für den Naturschutz sowie Gebiete mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft. Diese Gebiete umfassen naturbetonte Lebensräume sowie Bereiche, in denen ein besonderer Schutz der Natur erforderlich ist (RP 1998, S. 15f).

In den Gemeinden, die im Ordnungs- oder Verdichtungsraum der Hansestädte Lübeck und Hamburg liegen, sind regionale Grünzüge dargestellt. Diese sind großräumig zusammenhängende Freiflächen und dienen dem langfristigen Schutz unbesiedelter Freiräume (RP 1998, S. 12).

B 3. SWOT-Analyse – Zusammenfassung der Ergebnisse

In der SWOT-Analyse werden die gebietsbezogenen Stärken (S - Strengths), Schwächen (W - Weaknesses), Chancen (O - Opportunities) und Risiken (T - Threats) aufgeführt. Die SWOT dient der Ableitung von Entwicklungspotentialen und Handlungsbedarfen als Grundlage für die Kernthemen in der Förderperiode 2023–2027.

Die SWOT-Analyse ist eine Abstimmung mit breiter Verankerung in der AktivRegion und setzt sich aus mehreren Quellen zusammen. Insbesondere beim öffentlichen SWOT-Workshop wurden viele Ergebnisse erzielt, welche allen Interessierten zum Download auf der Homepage der AktivRegion zur Verfügung gestellt wurden. So konnten auch im Nachgang weitere Ideen und Ergänzungen eingebracht werden. In drei weiteren thematischen Workshops diente die SWOT als Diskussionsgrundlage. Neben den Beteiligungsergebnissen besteht die SWOT-Analyse aus den Erkenntnissen einer ergänzenden Literaturrecherche, dem Abgleich mit der vergangenen IES / SWOT sowie den Ergänzungen durch regionale Akteure im Rahmen einer durchgeführten Expertenbeteiligung.

Die nachfolgenden Ergebnisse sind eine komprimierte Fassung der in der ausführlichen Bestandsanalyse dargestellten SWOT-Analyse. Die Ergebnisse wurden zur besseren Übersicht thematisch sortiert.

Zukunftsthema 1: Klimaschutz und Klimawandelanpassung	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • gelungene Projektbeispiele zur Nutzung regenerativer Energien, zum Umweltschutz und zur Energieeinsparung (z.B. Biogas, Windkraft, Modellwärmenetz, Moorschutz, Maßnahmen an kommunalen Gebäuden) • vorhandenes und wachsendes Wissen sowie Sensibilisierung und Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung • breites Spektrum von vorhandenen Konzepten (Mobilität, Klimaschutz etc.) • aktive Akteure und innovative Partner in der und für die Region (Vereinigte Stadtwerke Mölln und Ratzeburg, TH Lübeck) • wachsende Angebote im Bereich E-Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Akzeptanz und Austausch (insbesondere im Bereich Windkraftnutzung) • Fokussierung auf Private und fehlende Adressierung an Gewerbe, Handwerk und Industrie • Nutzungskonflikte im Bereich Klima- und Umweltschutz (Tourismus und Naherholung, Maßnahmen an historischer Bausubstanz etc.) • Nichtbeachtung von bestimmten Themen innerhalb des Klimaschutzes (bspw. Biodiversität fördern) • demografischer Wandel (fehlende Auseinandersetzung, geringe Investitionsbereitschaft etc.) • zu wenig personelle Ressourcen für Öffentlichkeitsarbeit, Beratung, Wissensvermittlung und konzeptionelles Handeln
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Bildung, Beratung, Wissensvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Klimaschutz und Energie als Grundlage zum Handeln aller Bevölkerungsgruppen • Gemeinschaftliches / genossenschaftliches Handeln (Bewusstseinsbildung /-änderung) • alle regenerativen Arten der Energieerzeugung mitdenken (auch Wasserkraft) • Konzepte und Maßnahmen fortschreiben (z.B. Masterplan für die gesamte Region, Konzepte für den ländlichen Raum etc.) • Klimaschutz und Biodiversität (biologischer Klimaschutz, Bepflanzung etc.) • Klimaschutz und (Land-)Wirtschaft zusammendenken (regionale, klimaschonende Wirtschaftskreisläufe) 	<ul style="list-style-type: none"> • unzureichende thematische Mobilisierung und Sensibilisierung breiter Bevölkerungsschichten sowie mögliche Widerstände innerhalb der Bevölkerung • negative Auswirkungen des Klimawandels auf alle Lebensbereiche in der Aktivregion • fehlende Investitionsbereitschaft für Maßnahmen zum Klimaschutz (auch aufgrund des demografischen Wandels) • Risiken im Bereich des Handelns („mind-behaviour-gap“, kein ganzheitlicher Blick, zu hohe Ansprüche etc.)

Abbildung 4: Zusammenfassung SWOT für das Zukunftsthema 1

Zukunftsthema 2: Daseinsvorsorge und Lebensqualität	
Bürgerengagement und Ehrenamt	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • sozialer Zusammenhalt (u.a. Mentalität, große Bürgernähe, Zusammenarbeit der Dorfgemeinschaft, Nachbarschaftshilfe) • Vielzahl aktiver Vereine 	<ul style="list-style-type: none"> • abnehmende Bereitschaft bzw. zeitlich begrenzte Ressourcen zum regelmäßigen, ehrenamtlichen Engagement • Überalterung und Nachwuchsprobleme

<ul style="list-style-type: none"> starkes Ehrenamt und engagierte Bürger:innen 	<ul style="list-style-type: none"> fehlendes Bewusstsein für Barrierefreiheit und Inklusion personelle Ressourcen für Beratung, Wissensvermittlung und Unterstützung des Ehrenamtes
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> professionelle Unterstützung der Vereine, Verbände und VHS zur Entlastung des Ehrenamtes Projekte in Kooperation von Schulen, Vereinen und Verbänden zum Heranführen insbesondere von Jugendlichen an das Ehrenamt steigender Anteil der Generation 60+ mit Potenzial für bürgerschaftliches Engagement Entwicklung moderner Lösungen und eines bewussten gesellschaftlichen Miteinanders (für das Leben auf dem Lande) z.B. Tauschringe, Sharing-Angebote, Lieferservice, Dorfkümmerer 	<ul style="list-style-type: none"> Vereinssterben aufgrund fehlender Mitglieder das Potenzial der Generation 60+ für die Stärkung des Ehrenamtes ungenutzt zu lassen
Gesundheit, Pflege, Betreuung und Mobilität	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Räumliche Nähe zur Metropole Hamburg, zu den Oberzentren Lübeck und Schwerin relativ gute Verkehrsinfrastruktur (Autobahnanschlüsse, Straßennetz, Bahn- und überregionale ÖPNV-Verbindungen) umfassende Mobilitätskonzepte vorhanden Lebensqualität durch Natur- und Erlebnisraum, Kultur etc. Gesundheits- und Pflegeversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Radwegeverbindungen für den täglichen Bedarf / Verbindungsverkehr Straßen- und Wegeinfrastruktur einschließlich der Radwege zum Teil in schlechtem Unterhaltungszustand mangelhafte ÖPNV Anbindungen (insbesondere in Teilgebieten und an Wochenenden) Verkehrsbelastungen durch den MIV (insbesondere in Innenstädten) und Abhängigkeit vom privaten Pkw medizinische Versorgung (Fachärzte in Teilbereichen, Hausärzte in Zukunft, Schließung Geburtshilfeklinik Ratzeburg)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung des öffentlichen Raums für eine gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer (shared space) E-Mobilität und flexible Ruf- und Sharing Modelle 	<ul style="list-style-type: none"> Nachwuchs- und Fachkräftemangel insbesondere im Gesundheitssektor (Hausärzte, Fachärzte, Pflegefachkräfte) Zunahme des Individualverkehrs, um alle Angebote der Daseinsvorsorge zu erreichen
Freizeitangebote und Kultur	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> sehr attraktive und vielfältig gestaltete Landschaft mit viel Wald und freier Flur, Bächen, Seen und Elbe-Lübeck-Kanal 	<ul style="list-style-type: none"> Vernetzung, Kooperationen und aufeinander abgestimmtes Vorgehen der einzelnen Akteure im Kultur- und Bildungsbereich

<ul style="list-style-type: none"> • hoher Sport- und Freizeitwert der Region, insbesondere für Wassersport, Radfahren, Wandern, Reiten • bedeutendes kulturelles Erbe (Gebäude, Stadt- und Dorfbilder, Kulturlandschaft) • breit angelegtes regionales Kulturangebot für Bevölkerung (z.B. Kultursommer) und überregionales Kulturangebot durch gute Erreichbarkeit von Hamburg und Lübeck 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Informationen (z.B. regionsweiter Kulturführer) und Pflege des Veranstaltungskalenders durch die Veranstalter • Investitions- und Anpassungsbedarf der Sportanlagen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • außerschulische Jugendangebote schaffen und stärken • Ausbau Kultur mit Teilhabeangeboten • natürliche Lebensgrundlagen und zeitgemäße und zielgruppengerechte Sport- und Freizeitinfrastruktur als Anreiz für das Verbleiben und die Ansiedlung von Menschen aller Altersgruppen 	<ul style="list-style-type: none"> • geringere Auslastung der vereinsgebundenen Angebote durch unterschiedliche Faktoren • Bevölkerungsrückgang und eine älter werdende Bevölkerung schränken die Tragfähigkeit der Angebote ein, insbesondere für Jüngere
Wohnen, Ortskerne, Nahversorgung und Energieversorgung	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • gesichertes Grundversorgungsangebot und Direktvermarkter unterstützen die Nahversorgung im ländlichen Raum • Alternative Wohnformen / Wohnraum, Infrastruktur und Angebote in den ländlichen Gemeinden der AktivRegion (insbesondere seniorengerecht) • attraktives (Wohn-)Umfeld und neue Konzepte (bspw. für die Möllner Altstadt) liegen vor 	<ul style="list-style-type: none"> • Sinkender Anteil der unter 20-Jährigen sowie steigender Anteil der über 65-Jährigen (insbesondere in ländlichen Gemeinden) • Unterangebot an Wohnraum für Ein- bis Zwei-Personen-Haushalte sowie stark angestiegene Kauf- und Mietpreise generell • Fehlender seniorengerechter Wohnraum • Barrierefreiheit fehlt weitgehend • Nahversorgung im ländlichen Raum verbesserungsfähig • fehlende Einkaufsmöglichkeiten mit spürbarer Regionalität und Erlebniswert in den Zentren („tote“ Innenstädte)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • attraktive Kleinstädte für Versorgung, Dienstleistung und Freizeitangebote als regionale Zentren • dezentrale Energieversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Konkurrenz um ansiedlungswillige junge Erwachsene und Familien (geringe Zuwanderung im Vergleich) • Begrenzte finanzielle Tragfähigkeit vorhandener und neuer Infrastruktur und Gefahr der Schließung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
Bildung und Digitalisierung	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • schulisches und sportbezogenes Bildungsangebot in der Region und Nähe zu solchen Angeboten in der Nähe 	<ul style="list-style-type: none"> • Erwachsenenbildung

<ul style="list-style-type: none"> • interkulturelle Angebote / Bildung und Angebote zur Familienbildung • gute Breitbandversorgung in Teilen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationen der Kindertagesstätten (innerregionale Abstimmung der Bedarfe und Entwicklungsabsichten) • Angebote für frühe Hilfen ausbaufähig • fehlende Familienzentren in der Fläche • Defizite bei der Breitbandversorgung in Teilen • flächendeckende Beratungs- und Bildungsangebote für Familien und Senioren
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Vernetzung / Kooperationen aller Bildungs- und Betreuungsträger mit den Vereinen und untereinander 	<ul style="list-style-type: none"> • steigende Nachfrage bei geringem Platzangebot von Kindertagesstätten • Verpassen der Digitalisierung in der Verwaltung

Abbildung 5: Zusammenfassung SWOT für das Zukunftsthema 2

Zukunftsthema 3: Regionale Wertschöpfung	
Tourismus	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Tourismus und Naherholung als starker Wirtschaftszweig (stabile Übernachtungszahlen) • Sehr attraktive und vielfältige Landschaft und Natur (insbesondere Wald und Wasser) sowie historische Orte • umfangreiches Tourismusentwicklungskonzept für den Kreis • Akteure und Vernetzung im Bereich Tourismus 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Service- und Qualitätsstandards im Tourismus und im Einzelhandel • fehlende Wertschöpfung aus dem Gästeaufkommen und dem kulturellen Erbe • fehlender Mut zur Größe oder einen Schritt größer denken (Gastronomie, Beherbergung, Veranstaltungen) / fehlendes ‚Leuchtturmprojekt‘ • innovative Konzepte und Auseinandersetzung mit Querschnittsthemen gibt es kaum
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Ansprache neuer und differenzierterer Zielgruppen, Herausstellen der Vorteile • Ausbau besonderer Angebote (sportbezogen, gesundheitsbezogen, Umweltverträglich etc.) • verstärkte Vernetzung der Angebote und Anbieter mit verwandten Themen • innovative Ergebnisangebote • gemeinsame Vermarktung der SH-Naturparke • Schaffung von Markenkernen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vermarktung von Ruhe und Natur kann gerade dieser Güter soweit stören, dass eine Vermarktung unmöglich wird • starke Konkurrenz in der Metropolregion • teilweise geringes Tourismusbewusstsein
Regionale Produkte vermarkten	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Hofläden und Cafés sind profilbildend für die Region • innovative Direktvermarkter, unterstützen die Nahversorgung im ländlichen Raum 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Einkaufsmöglichkeiten mit spürbarer Regionalität und Erlebniswert in den Zentren sowie Fehlen solcher Produkte in der Gastronomie

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> wachsendes Angebot und Bewusstsein Erzeugung und Vermarktung regionaler Produkte (Nahrung, Energie) sorgt für mehr Wertschöpfung in der Region und stärkt die regionale Verbundenheit zur (Land-)Wirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftlichkeit Nachhaltigkeit
Arbeit und Ausbildung, Handel und (Land-)Wirtschaft	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> räumliche Nähe zur Metropole Hamburg, zu den Oberzentren Lübeck und Schwerin kleinteilige Wirtschaftsstruktur steigende Beschäftigungszahlen als positiv zu bewertende Landwirtschaft berufsbezogene Ausbildung im Berufsbildungszentrum Mölln Gewerbeflächenangebot 	<ul style="list-style-type: none"> Lage zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben nicht (verkehrs-) günstig genug im Vergleich mit anderen Regionen (Konkurrenz MV) Fachkräftemangel hoher Auspendlerüberschuss Weiter fortschreitender Strukturwandel und vielfältige Schwächen im Bereich der Landwirtschaft
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> regionsübergreifende Zusammenarbeit mit Lübeck, Stormarn und Mecklenburg-Vorpommern älter werdende Bevölkerung und Zuzug Älterer mit auf sie zugeschnittenen Angeboten als Chance für die Wirtschaftsentwicklung nutzen 	<ul style="list-style-type: none"> Belastungen durch Zuzug von Senioren außerhalb der Tourismussaison ist das Kundenaufkommen in den Städten zu gering Impulse gelangen nur in die gut erreichbaren oder sehr nah an Hamburg / Lübeck gelegenen Gemeinden steigende Auflagen für die Landwirtschaft Erhalt des kulturellen Erbes überfordert die Leistungsfähigkeit der Trägen / öffentlichen Hand

Abbildung 6: Zusammenfassung SWOT für das Zukunftsthema 3

Folgende <u>Potentiale und Ressourcen</u> der Region wurden erfasst (Auswahl):	Folgende <u>Bedürfnisse und Handlungsbedarfe</u> wurden erfasst (Auswahl):
<ul style="list-style-type: none"> Naturraum (insbesondere die Wald- und Seenlandschaft) Engagiertes Ehrenamt und aktive Vereine Akteure / Initiativen mit Gestaltungswillen Wachsende Sensibilisierung bzgl. Umwelt- und Klimaschutz Bildungseinrichtungen und -angebote Kultureinrichtungen und -angebote Sportangebote (insb. Wassersport) Historische Städte und Ortskerne Regionale Energieversorgung Regionalität und regionale Produkte 	<ul style="list-style-type: none"> Einbindung der jungen Generation Verbindung Umwelt- und Klimaschutz, Biodiversität Klimagerechte Mobilität Regionale Arbeitsplätze Attraktive und belebte Ortskerne und Innenstädte Bedarfsgerechte Wohnangebote Barrierefreiheit in allen Bereichen Mehrgenerationengerechtigkeit Bildung, Qualifizierung, Integration Netzwerke und Vernetzer:innen Angebote mit überregionaler Ausstrahlung

Abbildung 7: Zusammenfassung SWOT – Potentiale und Bedürfnisse

C Beteiligungsprozess bei der Strategieerstellung

C 1. Beteiligung

Ein wesentlicher Bestandteil bei der Erstellung der IES war die Durchführung eines umfassenden und transparenten Beteiligungsprozesses. Dieser wurde mit verschiedenen, aufeinander abgestimmten Formaten durchgeführt, um möglichst viele Einwohner:innen der Region sowie regionale Akteure aus den sozioökonomischen Bereichen anzusprechen und zur Mitwirkung an der Strategie zu motivieren. Dabei wurde besonderer Wert darauf gelegt, der „Öffentlichkeit“ die zur Beteiligung erforderlichen Informationen anzubieten und darüber hinaus zielgruppenspezifische (Beteiligungs-)Angebote, insbesondere für Jugendliche, bereitzustellen.

Der Beteiligungsprozess wurde von einer Lenkungsgruppe begleitet. Dieser gehörten der Vorsitzende der LAG, die Mitgliedern des Regionalmanagements und der Geschäftsstelle und Vertreter:innen des beauftragten Planungsbüros an. Nach dem Auftaktgespräch am 31.01.2022 und dem Austausch über die zu berücksichtigenden Konzepte, Daten und Rahmenbedingungen der (künftigen) Entwicklung der AktivRegion Herzogtum Lauenburg wurde in der Folge der Austausche zwischen Lenkungsgruppe und Planungsbüro bis zur Fertigstellung der Strategie fortgesetzt.

Mit Blick auf die coronabedingten Kontakteinschränkungen wurde vereinbart, den Beteiligungsprozess ausschließlich digital durchzuführen. Zur Ansprache der Beteiligten und Interessierten stand der Mail-Verteiler der LAG zur Verfügung, der in der Folge sukzessiv erweitert wurde. Zur Veröffentlichung prozessbegleitender Informationen diente die Homepage der LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord. Für den Prozess selbst wurden verschiedene digitale Formate und Instrumente eingesetzt: Online moderierte Workshops, digitale Fragebögen sowie verschiedene Online-Tools wie „Miro-Whiteboard“ und „Mentimeter“.

Ergänzend dazu wurde eine schriftliche Expertenbeteiligung durchgeführt, in die ausgewählte regionale Akteure aus verschiedenen Fachgebieten eingebunden wurden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Beteiligungsverfahren in seiner zeitlichen Abfolge. Die wesentlichen Beteiligungsformate werden anschließend kurz beschrieben.

Datum	Beteiligungsformate
31.01.2022	Auftaktgespräch Lenkungsgruppe (Vorsitz, Regionalmanagement, Planer:innen)
Jan./Feb. 2022	Öffentliche Bekanntmachungen über den anstehenden IES-Prozess (über Homepage der AktivRegion, Pressemitteilungen)
Anfang Feb. 2022	Beginn der öffentlichen Online-Befragung (Erwachsene und Jugendliche)

17.02.2022	Auftaktveranstaltung mit SWOT-Workshop
02.03.2022	Öffentlicher Zukunftsworkshop „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“
04.03.2022	Öffentlicher Workshop „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“
08.03.2022	Öffentlicher Zukunftsworkshop „Regionale Wertschöpfung“
Mitte März 2022	Ende der öffentlichen Online-Befragung
29.03.2022	Lenkungsgruppentreffen
März/April 2022	Expertenbeteiligung
April 2022	Stellungnahmen der Teilnehmenden und Mitglieder
13.04.2022	Vorstandssitzung: Beschlussfassung der IES

Abbildung 8: Übersicht der wesentlichen Beteiligungsformate im Rahmen der IES-Erstellung

Online-Befragung

Um den Einwohner:innen und Akteuren eine von Veranstaltungsterminen unabhängige Beteiligungsmöglichkeit zu bieten und die Beteiligung auf eine möglichst breite Basis zu stellen, wurde eine Online-Umfrage durchgeführt. Neben einem Fragebogen, der sich an Erwachsene richtete, wurde ein spezieller Fragebogen für Jugendliche entwickelt. Letzterer, um im Rahmen des einen anderen Blickwinkel auf die Stärken und Schwächen der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord zu gewinnen und damit eine Grundlage zu schaffen, diese Gruppe in der kommenden Förderperiode deutlicher als bisher an der Entwicklung der Region beteiligen zu können.

Die Umfragen hatten eine Laufzeit von ca. 6 Wochen. Es beteiligten sich 181 Erwachsene sowie 59 Jugendliche und junge Erwachsene. Beide Gruppen wurden u.a. nach den Stärken und Schwächen der Region, ihrer Zufriedenheit mit verschiedenen Angeboten und ihrem ehrenamtlichen Engagement befragt. Auch konnten die Teilnehmenden bewerten, welche Themen sie für die Zukunft ihrer Region als relevant einschätzen würden. Der Fragebogen enthielt sowohl geschlossene und offene Fragen.

Die Ergebnisse der Online-Befragung sind dem Anhang 6 (Befragung von Erwachsenen) und dem Anhang 7 (Befragung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen) zu entnehmen.

Öffentliche Veranstaltungen

Die öffentlichen Workshops wurden aufgrund der Corona-Situation digital in Form von Videokonferenzen durchgeführt. Der Ablauf der Workshops setzte sich jeweils aus einem Theorieteil (Präsentation zu Hintergrund und Zielsetzung, Beteiligungsmöglichkeiten und bisherigen Ergebnissen) sowie einer aktiven Phase (Beteiligung über Fragerunden und Gesprächsrunden) zusammen. In der Phase der aktiven Beteiligung wurden verschiedene technische Anwendungen (Tools) verwendet, mit denen die Teilnehmenden auf kreative Weise ihre Ansichten und Ideen einbringen konnten. Die Bandbreite reichte von digitalen Ideensammlungen und Mindmaps bis hin zu Stimmungsbildern, Meinungsabfragen und Bewertungen zu einzelnen Themen. Zu Beginn der Workshops erfolgte eine technische Einführung mit einer Vorführung der zum Einsatz kommenden Tools. Während der Anwendungen wurde bei Bedarf technische Hilfestellung geboten.

Auftaktveranstaltung mit SWOT-Workshop

Am 17.02.2021 um 18:00 Uhr fand die öffentliche Auftaktveranstaltung zur IES-Erstellung der AktivRegion HLN statt. Die Auftaktveranstaltung diente neben der Information der Öffentlichkeit über die Hintergründe, Ziele und Beteiligungsmöglichkeiten im Rahmen der IES-Erstellung gleichzeitig als Workshop zur SWOT-Analyse. Die Teilnehmenden wurden aktiv in den Prozess einbezogen. In drei Schritten (zu den drei Zukunftsthemen) wurden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie Ideen für Schwerpunktthemen / Kernthemen auf einem vorbereiteten Miro-Board gesammelt. Dabei wurde zur besseren Übersichtlichkeit das Zukunftsthema Daseinsvorsorge und Lebensqualität in vier Themenbereiche und das Zukunftsthema Regionale Wertschöpfung in drei Themenbereiche untergliedert. Die Teilnehmenden brachten sich sehr aktiv ein und es wurden viele gute Ideen und Ergebnisse gesammelt.

Die Ergebnisse des SWOT-Workshops finden sich in Anhang 8.

Zukunftswerkshops

Anfang März 2022 wurden drei öffentliche, digitale Workshops zu den drei Zukunftsthemen mit Beteiligung der Öffentlichkeit und sozioökonomischer Akteure durchgeführt: Am 02.03.2022 der Workshop „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ mit ca. 10 Teilnehmenden, am 04.03.2022 der Workshop „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“ mit ca. 15 Teilnehmenden und am 08.03.2022 der Workshop „Regionale Wertschöpfung“ mit ca. 10 Teilnehmenden. Die Veranstaltungen fanden jeweils von 18:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr (offener Ausklang) statt, um auch vielen Berufstätigen die Möglichkeit zur Teilnahme zu geben.

Jeder der drei Zukunftswerkshops wurde mit einer Präsentation eingeleitet, um die Teilnehmenden über den Prozess zu informieren und an das Zukunftsthema heranzuführen. Hierzu wurden neben der Erläuterung u.a. von Zielen, Inhalten, Zeitplänen und Beteiligungsmöglichkeiten insbesondere auch die Ergebnisse der bereits erfolgten Beteiligungsformate (SWOT-Workshop, Online-Befragung, ggf. vorangegangene Zukunftswerkshops) zusammenfassend vorgestellt. Dabei wurde immer eine Auswahl der Ergebnisse entsprechend des jeweiligen Zukunftsthemas präsentiert. Somit konnten die Teilnehmenden an das jeweilige Thema herangeführt werden und auf Basis der bisherigen Ergebnisse in eine tiefere Diskussion einsteigen. Durch ergänzende Impulsvorträge

des Regionalmanagers, Herrn Wittekind, wurde ein Einblick in die Erfahrungen der letzten Förderperiode gegeben.

Im Anschluss an die Präsentation folgte in jedem Zukunftsworkshop die „Aktive Phase“, welche in zwei Schritten unterteilt war, eine Fragerunde und eine offene Diskussionsrunde. Bei der Fragerunde wurden die Teilnehmenden durch das Tool Mentimeter geleitet, bei dem Fragen zu verschiedenen Belangen des jeweiligen Zukunftsthemas beantwortet werden konnten. Die Fragen wurden durch die Planer:innen / Moderator:innen anhand der bisherigen Beteiligungsergebnisse thematisch erarbeitet. Dabei gab es sowohl geschlossene Fragen (z.B. Bewertungen, Priorisierungen) als auch offene Fragen zum freien Eintragen. Bei vielen geschlossenen Fragen gab es zudem die Möglichkeit, anschließend durch freies Eintragen weitere Ideen zu ergänzen oder die Auswahl zu begründen. Parallel konnten die Teilnehmenden über die Plattform Zoom die Ergebnisse zu jeder Frage live mitverfolgen, die Zwischenergebnisse wurden durch die Moderator:innen zusammengefasst.

Nach der Fragerunde folgte eine offene Diskussionsrunde über die Plattform, in der einzelne Punkte (u.a. Zielsetzungen und Projektideen) aufgegriffen und vertieft wurden. Über Zoom wurde ein Miro3-Board gezeigt, auf dem die Moderator:innen die Ideen der Teilnehmenden parallel eintrugen. Auf dem Miro-Board waren die Kernthemen des jeweiligen Zukunftsthemas der letzten Förderperiode aufgeführt, so dass konkret überlegt werden konnte, ob bzw. inwieweit diese Kernthemen beibehalten oder angepasst werden sollen. Dadurch konnte gewährleistet werden, dass die Erarbeitung der Kernthemen unter Mitwirkung der Bevölkerung und regionalen Akteure erfolgt. Weiterhin wurden Ziele, Maßnahmen und insbesondere Projektideen / Starterprojekte eingebracht, diskutiert und ergänzt.

Nicht nur während der Diskussionsrunden, sondern über den gesamten Workshopsverlauf hinweg hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich mündlich zu äußern oder schriftlich über die Chatfunktion zu beteiligen. Zudem wurde angeboten, sich auch im Nachgang zu den Workshops mit Fragen oder weiteren Anmerkungen und Ergänzungen an die Ansprechpartner:innen zu wenden.

Die Teilnehmenden brachten sich mit ihrer Ortskenntnis und ihrem Erfahrungs- und Fachwissen sehr aktiv in die Workshops ein und es konnten viele gute Ergebnisse erarbeitet werden. Darüber hinaus wurde mit den Workshops auch die Vernetzung der Akteure gestärkt.

Die Ergebnisse der Zukunftswshops finden sich in Anhang 9 (Daseinsvorsorge und Lebensqualität), Anhang 10 (Klimaschutz und Klimawandelanpassung) sowie Anhang 11 (Regionale Wertschöpfung).

Lenkungsgruppentreffen

Während des gesamten Prozesszeitraumes fanden regelmäßige Abstimmungen der Lenkungsgruppe (Vorsitz der LAG, Regionalmanagement und Planer:innen) per Telefon, Mail und Videokonferenz statt (u.a. zur Abstimmung der Eckpunkte sowie zur Vor- und Nachbesprechung der Workshops). Die Lenkungsgruppe hatte zur Aufgabe, die für die Strategie wichtigen Entscheidungen und Weichenstellungen für den Vorstand vorzubereiten. Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung und Aufbereitung der Ergebnisse fand am 29.

³ Miro ist ein Online Team-Kollaborations-Whiteboard für verteilte Teams

März 2022 ein richtungsweisendes Lenkungsgruppentreffen statt, um die wesentlichen Elemente der IES zu diskutieren und abzustimmen. Dies betraf u.a. die Organisationsstruktur der LAG, die Definition der Kernthemen, die Aufteilung des Budgets sowie ergänzende Überlegungen zu Förderquoten und Projektauswahlkriterien.

Expertenbeteiligung

Ergänzend zu der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden ausgewählte Akteure aus verschiedenen Fachgebieten per Mail gebeten, Ergänzungen insbesondere zur SWOT-Analyse entsprechend ihres Fachgebietes einzureichen. Die Anregungen wurden in die Erarbeitung der SWOT-Analyse integriert.

Stellungnahmen der Teilnehmenden und Mitglieder

Während des gesamten Beteiligungsprozesses, und insbesondere auch nach den terminierten Veranstaltungen, bestand für die Öffentlichkeit und Akteure der Region die Möglichkeit, sich per Mail und telefonisch jederzeit noch einbringen zu können. Hierzu wurde mehrfach im Rahmen der Workshops aufgerufen.

Vorstandssitzung und Beschlussfassung

Am 13. April 2022 fand eine Vorstandssitzung der LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e.V. in Mustin statt. Die zentralen Punkte der IES wurden dem Vorstand vorab mit der Einladung zur Information und Diskussionsgrundlage fristgerecht zur Verfügung gestellt und gem. § 9 (3) der Satzung einstimmig beschlossen. Ein Auszug der Beschlussfassung findet sich in Anhang 14.

Fazit zum Beteiligungsprozess

Der Aktivierungsprozess wird von der Lenkungsgruppe als gelungen bewertet. Dabei konnten sich die Beteiligten auf die seit Bestehen der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord gut entwickelte Partizipationskultur und den relativ hohen Bekanntheitsgrad der LAG stützen.

Damit kann über den Prozess der Strategieerstellung hinaus sichergestellt werden, dass lokales Wissen der Einwohner:innen und das Fachwissen aus Verwaltung und dem Bereich der Wirtschafts- und Sozialpartner:innen genutzt werden kann, um die Region im Sinne der Integrieren Entwicklungsstrategie weiter zu entwickeln.

C.2 Transparenz

Bei der Beteiligung der Öffentlichkeit und die regionalen Akteure kam der Homepage der LAG (<http://www.aktivregion-hln.de>) zentrale Bedeutung zu. Darüber auch dem Mail-Verteiler der LAG, der durch die der beteiligten Ämter und Städte ergänzt wurde. Auf Veranstaltungen der LAG wurde darüber hinaus auch auf den Homepages der „öffentlichen Partner:innen“ in der LAG hingewiesen.

Einladungen, Informationen zum Prozess und Protokolle wurden auf der Homepage der LAG veröffentlicht. Nicht zuletzt dadurch konnte die geforderte Transparenz gewährleistet werden.

Neben allgemeinen Informationen zur IES-Erstellung wurden hier auch die Beteiligungsmöglichkeiten aufgezeigt und die Kontaktdaten der Ansprechpartner:innen (Planer:innen und Regionalmanager:innen) genannt, um Fragen oder Anregungen telefonisch oder per Mail einbringen zu können.



Abbildung 9: Homepage der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord

D LAG-Strukturen und Arbeitsweise

D 1. Organisationsstrukturen

Die „LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord“ wurde am 12. März 2008 als eingetragener Verein mit Sitz in Mölln gegründet (Vereinsregister Lübeck). Gründungsmitglieder auf Seite der öffentlichen Akteure waren die Städte Mölln und Ratzeburg sowie die Ämter Berkenthin, Breitenfelde, Lauenburgische Seen und Sandesneben-Nusse. Zu den privaten Gründungsmitgliedern gehören jeweils ein/e Vertreter:in des Bauernverbandes, der Herzogtum Lauenburg Marketing und Service GmbH (HLMS), der Vereinigten Stadtwerke, der Volks- und Raiffeisenbank sowie mehrere Bürger:innen.

In der Satzung sind Vereinszweck, Ziele und Aufgaben sowie die Organisationsstruktur inklusive Zuständigkeiten und Regelungen zu Beschlussfassungen festgelegt.

Die veröffentlichte Satzung des Vereins ist die vom 30. September 2014 mit den von der Mitgliederversammlung am 15. März 2017 beschlossenen Änderungen der §§ 10(2) und 10(3).

Die Satzung des Vereins ist als Anhang 4 beigefügt.

Mitglied können natürliche oder juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts werden, die die Ziele des Vereins unterstützen und ihren Sitz oder ihren Wirkungskreis in der Gebietskulisse haben. Die Mitglieder des Vereins setzen sich zusammen aus Vertreter:innen lokaler öffentlicher und privater sozioökonomischer Interessen.

Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand.

Die **Mitgliederversammlung** muss mindestens einmal jährlich im ersten Kalenderhalbjahr zusammentreten. Sie ist zuständig und verantwortlich u.a. für folgende Angelegenheiten:

- Wahl und Entlastung des Vorstandes
- Beschlussfassung über die Beschwerde gegen die Ablehnung des Aufnahmeantrages sowie über die Berufung gegen einen Ausschließungsbeschluss des Vorstandes
- Gebietserweiterung
- Beschlussfassung über die Änderung der Satzung
- Beschlussfassung über die Auflösung des Vereins

Der **Vorstand** wird von der Mitgliederversammlung für 3 Jahre gewählt. Die Mitgliederversammlung wählt aus dem gewählten Vorstand eine/n Vorsitzende/n und zwei stellvertretende Vorsitzende. Insgesamt gehören dem Vorstand 13 stimmberechtigte Mitglieder an, davon jeweils ein/e Vertreter:in der beteiligten sechs Städte und Ämter sowie sieben Vertreter:innen aus dem Bereich der Wirtschaft und Soziales. Die Mitgliederversammlung wählt für den Verhinderungsfall eines Vorstandsmitgliedes jeweils eine/n Vertreter/in. Dabei werden die Vorstandsmitglieder des öffentlichen Bereiches aus derselben Körperschaft, die Vorstandsmitglieder des privaten Bereiches aus eben diesem vertreten.

Der Vorstand ist zuständig und verantwortlich u.a. für folgende Aufgaben:

- Führung der laufenden Geschäfte
- Steuerung der Geschäftsführung (LAG Management)
- Vorbereitung und Einberufung der Mitgliederversammlung
- Auswahl der zu fördernden Projekte im Rahmen des Grundbudgets sowie weiterer Projekte
- Entscheidung über Anträge für förderfähige Projekte
- laufende Steuerung und Überwachung der Erarbeitung und Umsetzung der Entwicklungsstrategie und der Projekte
- Abschluss und Kündigung von Dienst- und Arbeitsverträgen
- Mitgliederaufnahme

Damit ist der Vorstand das Entscheidungsgremium der AktivRegion.

Für die **Geschäftsführung** und das **Regionalmanagement** kann die AktivRegion eigenes Personal einsetzen oder Dritte beauftragen. In der vergangenen Förderperiode wurde die Geschäftsführung durch die Stadt Mölln mit einer halben Verwaltungsstelle erbracht. Das Regionalmanagement wurde mit einer Vollzeitstelle an ein externes Büro vergeben. Diese Konstellation hat sich bewährt und soll fortgeführt werden.

Die Geschäftsführung ist für die verwaltungsmäßige Erledigung der Aufgaben und den Geschäftsablauf verantwortlich. Die Gesamtverantwortung hinsichtlich der Führung der Geschäfte liegt beim Vorstand. Die Geschäftsführung hat folgende Aufgaben:

- Zuarbeit zu den Gremien des Vereins
- operative Umsetzung, Steuerung und Weiterentwicklung der integrierten Entwicklungsstrategie
- inhaltliche und sektorübergreifende Koordinierung von Projekten, Vorbereitung von Entscheidungen des Vereins
- Berücksichtigung übergeordneter Planungen von Kreis / Land sowie der Ziele der Programmplanungen
- Beratung und Betreuung der Antragsteller:innen
- Schnittstelle zum LLUR und MELUND
- Unterstützung bei der Berichterstattung gegenüber den Gremien des Vereins, dem LLUR, dem MELUND und der Kommission
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit inklusive der Einhaltung der Publizitätsvorschriften
- Unterstützung bei der Beteiligung beim schleswig-holsteinischen Regionen-Netzwerk sowie an nationalen und europäischen Netzwerken
- Selbstevaluierung und Zuarbeit für ein Monitoring und eine Programmevaluierung
- Schriftführung bei den Sitzungen auf Ebene der Beschlussfassung
- Führung der Vereinskasse

Nachfolgendes Organigramm veranschaulicht die Struktur des Vereins.

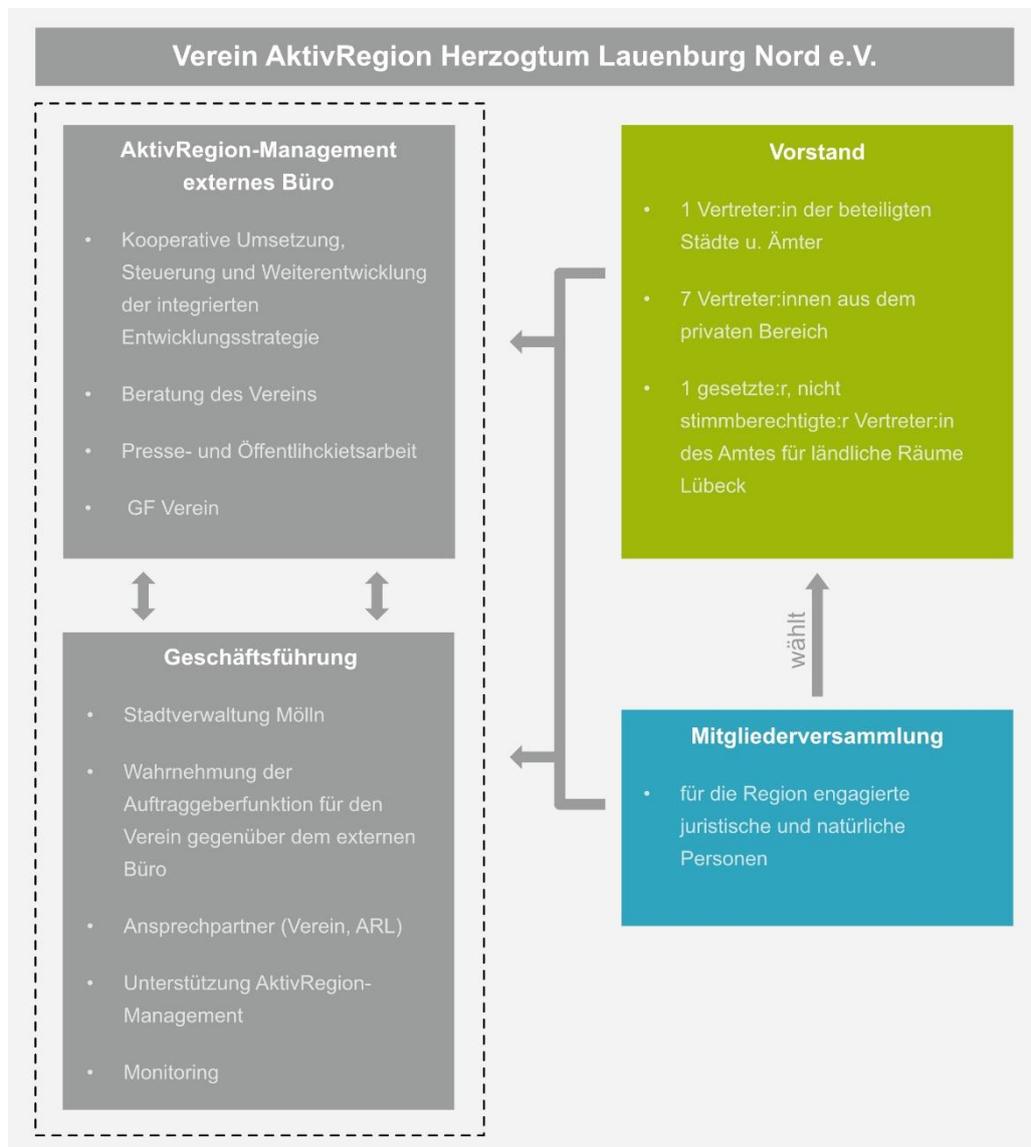


Abbildung 10: Organigramm der LAG AktivRegion HLN

Neben den genannten Organen hat die LAG die Möglichkeit, thematisch bezogene **Arbeitsgruppen** einzuberufen, in denen dann Mitglieder und Nicht-Mitglieder gezielt zu bestimmten Themen oder Projekten arbeiten.

Zur Entwicklung bzw. Weiterentwicklung von ziel- und strategiekonformen und damit förderfähigen Projekten werden künftig folgende Arbeitsgruppen (AG) eingesetzt:

- AG Klimaschutz und Klimawandelanpassung
- AG Daseinsvorsorge und Lebensqualität
- AG Regionale Wertschöpfung

Die Arbeitsgruppen bereiten die Entscheidungen des Vorstandes mit vor, indem sie Empfehlungen an den Vorstand als Entscheidungsgremium abgeben. In die Arbeitsgruppen werden die für die Umsetzung der IES bzw. eines Projektes relevanten Mitglieder berufen. Dabei ist der Kreis der Mitglieder jedoch nicht auf die LAG-Mitglieder beschränkt. Vielmehr sind alle Bürger:innen der Aktiv-Region, die sich für die Zielsetzung und Entwicklung der LAG engagieren wollen, zur Mitwirkung in den Arbeitsgruppen eingeladen.

D 2. Zusammensetzung und Kompetenzen

Als Mitglieder der LAG sind neben den kommunalen Gebietskörperschaften in der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord ansässige oder agierende Vereine, Verbände und weitere natürliche sowie juristische Personen – zusammengefasst die Wirtschafts- und Sozialpartner:innen – zugelassen. Zur Beteiligung an der Arbeit der LAG ist eine Mitgliedschaft im Verein keine zwingende Voraussetzung. Bürger:innen können sich auch über die Wirtschafts- und Sozialpartner:innen beteiligen, weiterhin können sich Einzelpersonen jederzeit in Arbeitsgruppen einbringen, welche nach Bedarf zusammentreten und allen Bürger:innen der AktivRegion offenstehen. Die Arbeitsgruppen haben die Aufgabe, in besonderen Fällen im Auftrag des Vorstandes zielkonforme und damit förderfähige Projekte zu erarbeiten, einen Finanzierungsplan dafür aufzustellen und eine auf Nachhaltigkeit angelegte Umsetzungsstrategie zu entwickeln.

Das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Außenstelle Lübeck, ist wie schon in der vorausgegangenen Förderperiode als beratendes Mitglied im Vorstand vertreten. Es unterstützt die AktivRegion in administrativen Fragen und informiert über Fördermöglichkeiten. Das LLUR stellt den EU-konformen Einsatz der Fördermittel durch die LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord e.V. sicher und dient als Schnittstelle zu den Ministerien.

Bei Bedarf können weitere beratende Mitglieder (z.B. Arbeitsgruppensprecher:innen) hinzugezogen werden. Ferner können, je nach Bedarf, zusätzliche externe Kompetenzen mit in die Entscheidungsfindung eingebunden werden. Dazu greift die LAG bzw. die jeweilige Arbeitsgruppe auf ein breites Netzwerk an Partner:innen zurück. Dieses Kompetenznetzwerk wird laufend aktualisiert und an die Anforderungen der neuen Kernthemen und Kernthemenziele ausgerichtet.

Den Vorsitz des derzeit amtierenden Vorstandes hat Herr Heinz Dohrendorff, Amtsvorsteher des Amtes Lauenburgische Seen. Sein Stellvertreter ist Herr Günter Schmidt, Geschäftsführer der HLMS GmbH. Der Vorstand besteht aus 13 Mitgliedern. Dabei stellen die Kommunen sechs Vorstandsmitglieder und die Wirtschafts- und Sozialpartner:innen sieben. Das künftige Stimmenverhältnis entspricht somit den Vorgaben. Der neue Vorstand wird im Mai/Juni 2022 gewählt.

Die Lokale Aktionsgruppe der AktivRegion hat 80 Mitglieder (Stand 31.12.2021) die alle im Gebiet ansässig sind oder hier ihren Wirkungsbereich haben. Wegen der Pandemie wurden seit 2019 keine neuen Mitglieder aufgenommen. Strukturell ist die Mitgliedschaft so zusammengesetzt, dass die für die Kernthemen relevanten Bereiche repräsentativ vertreten sind. Sollte über die bei den Mitgliedern vorhandenen Kompetenzen Bedarf an

weitergehendem Expertenwissen bestehen, wird die AktivRegion themenspezifisch Experten zu den Beratungen hinzuziehen.

Die Zusammensetzung der Mitglieder des Vereins zeigt ein den Vorgaben der EU konformes und ausgewogenes Verhältnis der verschiedenen Sektoren (vgl. Mitgliederliste im Anhang 2). Weder der öffentliche Sektor (kommunale Gebietskörperschaften und Behörden) noch eine einzelne Interessengruppe der Wirtschafts- und Sozialpartner:innen (privater Sektor) ist mit mehr als 49 % der Stimmrechte vertreten. Die LAG stellt eine repräsentative Gruppierung von Partner:innen aus unterschiedlichen sozioökonomischen, für die Kernthemen relevanten Bereichen des Gebiets dar. Eine Neuaufnahme von Mitgliedern ist nach Entscheidung des Vorstandes jederzeit möglich.

Zusammensetzung des Vorstandes	
Frauen	25 %
Männer	75 %
(NGO)	50 %
(GO)	50 %
Gruppe Klimaschutz	17 %
Gruppe Daseinsvorsorge	66 %
Gruppe Wertschöpfung	17 %

Abbildung 11: Zusammensetzung des Vorstandes⁴

Die Mitgliederlisten finden sich in den Anhängen 2 (Verein) und 3 (Vorstand).

Um eine möglichst breite Beteiligung der Zivilgesellschaft außerhalb der Entscheidungsebene sicherzustellen, wird angestrebt, weitere Zielgruppen wie z.B. Jugendliche als Mitglieder zu bestimmten Projekten einzubinden.

Gemäß den Vorgaben des Leitfadens zur IES-Erstellung und in Orientierung an der gesetzlichen Vorgabe des Gleichstellungsgesetzes wird für das Entscheidungsgremium zur Projektauswahl der LAG ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Geschlechtern angestrebt. Sofern dies nicht umsetzbar ist, müssen mindestens 33 % der Mitglieder des Gremiums weiblich sein. Der jetzt amtierende Vorstand (inklusive der Vertreter:innen) weist einen Frauen-Anteil von 23 % auf. Um die Frauenquote zu erhöhen, soll ein Austausch von Mitgliedern erfolgen. Statt zwei Frauen sind dann 5 Frauen Mitglied im Entscheidungsgremium.

Bei insgesamt 13 Mitgliedern erhöht sich die Frauenquote folglich auf 38,46 %.

Sollten sich, insbesondere vor dem Hintergrund der anstehenden Kommunalwahlen Veränderungen im Bereich der Frauenquote ergeben, so ist dies beim LLUR anzuzeigen und

⁴ Hinweise: Ist-Stand 30.04.2022, ohne Berücksichtigung der Vertretungsregelungen, eine Vorstandsposition aktuell nicht besetzt, Bezug: 12 Mitglieder

bei Abweichungen nach unten zu begründen sowie mögliche Maßnahmen zur Gegensteuerung aufzuzeigen.

Die LAG verfügt über die zur Ausarbeitung und Umsetzung der Strategie erforderliche fachliche Kompetenz. Sowohl die kommunalen Mitglieder der LAG als auch die privaten Akteure sind erfahren im Umgang mit partizipativen Prozessen und bottom-up-Ansätzen sowohl auf lokaler als auch auf regionaler Ebene und haben dieses bereits in den vorangegangenen Förderperioden unter Beweis gestellt. Gleiches gilt grundsätzlich für den Umgang mit den Herausforderungen der interkommunalen Zusammenarbeit.

Neben den kommunalen Mitgliedern, vertreten durch Haupt- und Ehrenamt, kommen die Mitglieder aus den folgenden Bereichen:

Klimaschutz und Klimawandelanpassung	Daseinsvorge und Lebensqualität	Regionale Wertschöpfung
<ul style="list-style-type: none"> • Energieerzeugung und Energieversorgung • Landwirtschaft • Naturschutz • Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesundheitsversorgung, Kranken- und Seniorenpflege • Lebenshilfswerk, Miteinander Leben • Kirche • Kunst und Kultur • Sport • Volkshochschule, Erwachsenenbildung • Kreisjugendring, Kinder- und Jugendhilfe 	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaft und Wirtschaftsförderung, Banken • Tourismus und Tourismusmarketing • Kunst und Kultur • Architektur, Stadt- und Regionalplanung

Abbildung 12: Kompetenzbereiche der LAG AktivRegion HLN

Die Zusammensetzung der LAG gewährleistet, dass die gewählten Schwerpunkte und Kernthemen fachlich kompetent unterstützt werden. Bei Bedarf können Expert:innen aus den entsprechenden Bereichen in den Prozess einbezogen werden, um eine fachlich einwandfreie Begleitung sicher zu stellen.

D 3. Regionalmanagement

Nach den positiven Erfahrungen der vergangenen Förderperiode hat sich die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord mit Beschluss über die Strategie dazu entschieden, die bewährten Strukturen hinsichtlich der Gremienzuständigkeit sowie bei Geschäftsführung und Regionalmanagements nach der Anerkennung als Fördergebiet im Zeitraum 2023 bis 2027 fortzuführen.

Das Regionalmanagement der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord wird durch ein externes Büro, ausgewiesen über seine fachlichen Referenzen, wahrgenommen. Dieses übernimmt die operative Umsetzung, Steuerung, Monitoring / Evaluation und Weiterentwicklung der Integrierten Entwicklungsstrategie.

Darunter fallen u.a. folgende Aufgaben:

- inhaltliche und sektorübergreifende Koordinierung von Projekten
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- Berücksichtigung übergeordneter Planungen von Kreis / Land sowie der Ziele der Programmplanungen
- Berichterstattung gegenüber dem Verein (Mitgliederversammlung, Vorstand), dem Amt für ländliche Räume, der Verwaltungsbehörde und der EU-Kommission
- Beratung, Betreuung und fachliche Begleitung der Antragsteller:innen und der genehmigten / bewilligten Projekte der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord
- Unterstützung bei der Beteiligung an der nationalen Vernetzungsstelle und gegebenenfalls der Europäischen Beobachtungsstelle
- Selbstevaluierung und Zuarbeit für Monitoring und Programmevaluierung

Das Regionalmanagement ist zentraler Ansprechpartner u.a. für die Kommunen, WiSo-Partner:innen, Projektträger:innen, Kooperationspartner:innen, Arbeitsgruppensprecher:innen, Landesbehörden und Pressevertreter:innen. Darüber hinaus übernimmt das Regionalmanagement die operative Geschäftsführung des Vereins, d.h. die Vorbereitung von Entscheidungen des Vereins sowie die Übernahme organisatorischer Aufgaben bei den Sitzungen der Vereinsgremien (insbesondere Einladung, Beschlussvorlagen, Niederschriften). Das Regionalmanagement soll mit einer Stelle für das Management ausgestattet sein. Unterstützt wird das Büro durch die Geschäftsstelle des Vereins, die von der Stadtverwaltung Mölln mit einer halben Verwaltungsstelle wahrgenommen wird. Da diese 1,5 Stellen bisher ausreichend sind, wird vorgeschlagen, dies beizubehalten. Hierzu ist gemäß Leitfaden die Zustimmung des LLUR einzuholen.

Die Stadtverwaltung Mölln vertritt den Verein LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord als Auftraggeberin gegenüber dem externen Büro und fungiert als Ansprechpartnerin im laufenden Geschäft für das Regionalmanagement, die Vereinsmitglieder, das Amt für ländliche Räume und Verwaltungsbehörden. Sie nimmt darüber hinaus für den Verein die Beteiligung an nationalen und europäischen Netzwerken sowie den Erfahrungsaustausch mit anderen Regionen und regionalen Netzwerken wahr. Alle Beteiligten sind sich darüber einig, dass die Geschäftsstelle in der bisherigen Form die Gewähr dafür bietet, dass der Prozess fachlich und organisatorisch effizient begleitet werden kann.

In diesem Zusammenhang wird eine weitere wesentliche Funktion der Geschäftsstelle sein, den Ergebnis- und Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten sicherzustellen und damit den Kooperationsprozess insgesamt zu unterstützen und zu fördern. Darüber hinaus führt die Geschäftsführung des Vereins, unterstützt durch das Regionalmanagement, ein Monitoring für die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord durch.

Mit der beschriebenen Aufgabenstellung und Aufgabenteilung wird gewährleistet, dass ...

- die Umsetzung der Entwicklungsstrategie koordiniert erfolgt,
- eine angemessene Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden kann und
- die beteiligten Akteure mobilisiert und qualifiziert werden.

Da sich der für das Regionalmanagement vorgesehene Kostenrahmen gegenüber dem der vergangenen Förderperiode erhöht hat, wird der Prämisse einer künftig anspruchsvolleren Aufgabenstellung Rechnung getragen. Im Ergebnis ist es letztendlich Aufgabe des ausgewählten Büros, auf Grundlage des eingesetzten Personals die Leistungsfähigkeit sicherzustellen.

Über die Arbeitskreise, Projektgruppen und Netzwerke begleitet, berät und initiiert das Regionalmanagement neue Projektentwicklungen, stimmt diese mit Projektpartner:innen und Verwaltungsbehörden ab und bringt beschlussreife Projekte in Vorstand und Mitgliederversammlung zur Beschlussfassung ein. Das Regionalmanagement koordiniert den gesamten Umsetzungsprozess der Entwicklungsstrategie von der Projektidee bis zur Umsetzung inklusive Information der Öffentlichkeit.

Dabei arbeitet das Regionalmanagement u.a. mit folgenden Akteuren eng zusammen:

- Vorstand
- weiteren LAG-Mitgliedern
- Netzwerk der AktivRegionen
- Sprecher:innen der Arbeitsgruppen
- Verwaltungsleitungen der beteiligten Städte und Ämter
- Amtsausschüssen
- Stadtvertretungen

D 4. Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

Wesentliche Ziele der Öffentlichkeitsarbeit sind es, die Arbeit der LAG und die Anliegen der EU in die Region zu tragen sowie das Binnenmarketing und die Verbundenheit mit der Region zu stärken. Es soll langfristig ein Bewusstsein für einen gemeinsamen Lebens- und Arbeitsraum geschaffen werden, der die lokale Eigenständigkeit betont, aber auch dazu beiträgt, sogenanntes „Kirchturmdenken“ abzubauen und Kooperationen zu fördern.

Die Transparenz der Entscheidungsprozesse in der LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord wird gewährleistet durch folgende Faktoren:

- Bekanntgabe der Entscheidungswege und Projektauswahlkriterien auf der Homepage
- Versendung / Bekanntgabe der Entscheidungswege und Projektauswahlkriterien mit den Antragsunterlagen an die Projektträger:innen,
- fristgerechte Versendung der Antragsunterlagen an alle Mitglieder vor der Entscheidung
- fristgerechte Einstellung der Antragsunterlagen auf der LAG-Internetseite vor der Entscheidung
- Protokollierung der Beschlussfassung sowie Dokumentation der Begründung der Projektauswahl oder -ablehnung mit Abstimmungsergebnis im Sitzungsprotokoll
- Versendung des Protokolls an die Mitglieder und Einstellung des Protokolls auf der LAG-Internetseite
- Vermeidung von Interessenskonflikten durch Ausschluss der persönlich an dem Projekt beteiligten Mitglieder von der Beratung und Beschlussfassung, mindestens durch Stimmenthaltung

Eine professionelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit gehört zu den laufenden Aufgaben des Regionalmanagements. Wie in der vergangenen Förderperiode wird auch künftig die Internetseite der LAG AktivRegion HLN (<http://www.aktivregion-hln.de>) ein zentrales Element der vereinsinternen wie der externen Kommunikation zur Information der Öffentlichkeit sein. Hier werden alle relevanten Dokumente zum gesamten Umsetzungsprozess der Entwicklungsstrategie unter Gewährleistung höchstmöglicher Transparenz eingestellt.

Die Internetseite der AktivRegion HLN (<http://www.aktivregion-hln.de>) wird regelmäßig durch die Geschäftsstelle und das Regionalmanagement gepflegt und aktualisiert. Hier sind Informationen u.a. zu folgenden Punkten zu finden:

- AktivRegion und Verein inkl. Gebietskarte und Organigramm
- Kontaktdaten der Ansprechpartner:innen, Verlinkung zu Partner:innen
- Neuigkeiten und Termine (z.B. AktivRegion, Vorstand, Mitgliederversammlung, Arbeitsgruppen)
- Protokolle (z.B. Vorstandssitzungen, Mitgliederversammlungen, Arbeitsgruppen)
- Umlaufbeschlüsse
- Berichte des Regionalmanagements
- Satzung der LAG HLN
- Rahmenplanungen / Richtlinien
- Integrierte Entwicklungsstrategie und Projektbewertung
- Geförderte Projekte und Unterlagen / Formulare, die zur Antragstellung notwendig sind
- Laufende und abgeschlossene Projekte
- Förderkarte: Übersicht der räumlichen Verteilung der Projekte inkl. kleinen Steckbriefen (<http://www.aktivregion-hln.de/projekte/foerderkarte.html>)
- Regionalbudget, Budgetausnutzung
- Evaluation der letzten IES
- Pressemitteilungen und Jahresberichte

Alle Sitzungen und Versammlungen sind öffentlich, die Termine werden auf der Homepage veröffentlicht. Für die Beteiligung zu besonderen Themen werden Einladungen an einen breiten Adressverteiler geschickt und über die Presse bekannt gemacht. Im Vorwege und im Nachgang von Sitzungen sowie im Zusammenhang mit Projektentwicklungen wird das Regionalmanagement in Absprache mit Vorstand bzw. Projektträger:innen Pressemitteilungen herausgeben bzw. die Presse zu Gesprächen und Sitzungen einladen.

Als ergänzendes Kommunikationselement wird in der neuen Förderperiode die regelmäßige Herausgabe eines Newsletters erwogen. Bisher wurde auf einen mehrfach im Jahr erscheinenden Newsletter verzichtet, um die verfügbaren Zeitkapazitäten direkt der Umsetzung von Projekten zu kommen zu lassen. Der Jahresbericht erfüllt die Funktion, die Beteiligten einmal im Jahr über das Geschehen auf dem Laufenden zu halten.

Zur Umsetzung der Öffentlichkeitsarbeit wird im Haushalt unter dem Titel „Öffentlichkeits- und Sensibilisierungsmaßnahmen“ ein jährliches Budget eingestellt. Die operative Umsetzung erfolgt über das Regionalmanagement, welches für bestimmte Aufgaben (z.B. zur Erstellung von social media content) externe Unterstützung einholen kann.

Es wird angestrebt, weitere Formen der Öffentlichkeitsarbeit, welche unterschiedliche Alters- bzw. Zielgruppen (insbesondere Jugendliche) anspricht, zu entwickeln bzw. zu etablieren.

Ein wichtiger Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit ist die Teilnahme an sowie die Durchführung von regional bedeutenden Veranstaltungen, wie z.B. Workshops, Fortbildungen und Vorträge mit Bezug zu den Schwerpunktthemen oder ausgewählten Projekten. Adressaten dieses Angebotes sollen Vereinigungen und Institutionen sein, die als Multiplikatoren wirken können.

Die Netzwerkarbeit bzw. Netzwerkaktivitäten zählen zu den zentralen Aufgaben in der täglichen Arbeit des Regionalmanagements. Entsprechende Maßnahmen sind z.B.:

- Begleitung der Sitzungen der Arbeitsgruppen, des Vorstandes und der Mitgliederversammlung
- Betreuung von Netzwerken und Projektgruppen
- Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung interner Veranstaltungen
- Teilnahme an externen Veranstaltungen in und außerhalb der Region
- inhaltliche Unterstützung von Partnerorganisationen
- Vernetzung mit anderen Regionen oder Programmen
- Beteiligung an landesweiten Kooperationsprojekten

Selbstverständlich für das Regionalmanagement ist auch die Teilnahme an den Sitzungen des AktivRegion-Beirates auf Landesebene, den landesweiten Regionalmanagertreffen auf Einladung des AktivRegionen-Netzwerkes der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holstein und den regionalen Treffen der vom LLUR Lübeck betreuten AktivRegionen.

Die LAG HLN unterstützt ideell und finanziell das schleswig-holsteinische Regionen-Netzwerk als landesweite Einrichtung zur Koordinierung und Repräsentierung der AktivRegionen in Schleswig-Holstein. Das Regionalmanagement wird regelmäßig an den gemeinsamen Sitzungen teilnehmen und sich je nach freien Kapazitäten aktiv an thematischer Arbeit beteiligen.

Die LAG nutzt weiterhin das Angebot der „Deutschen Vernetzungsstelle Ländliche Räume“ (DVS) zur bundesweiten Vernetzung, die u.a. den Austausch zwischen Akteuren ermöglicht sowie gemeinsame Projektentwicklung und Kooperationsvorhaben unterstützt. Das Regionalmanagement der LAG nimmt an Veranstaltungen der DVS (Seminar, Workshop, Schulung oder Tagung) zum fachlichen Austausch, zur Information und zur Weiterbildung teil.

E Ziele und Strategie

E 1. Strategieentwicklung und gebietsspezifische, integrierte Ausrichtung

Die LAG Herzogtum Lauenburg Nord stellt in der neuen Förderperiode 2023–2027 folgende Zukunftsthemen in den Mittelpunkt ihrer Förder- und Entwicklungstätigkeit:

- Klimaschutz und Klimawandelanpassung
- Daseinsvorsorge und Lebensqualität
- Regionale Wertschöpfung

Im Rahmen des Analyse- und Beteiligungsprozesses wurden eine Vielzahl an Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie Entwicklungspotentialen, Handlungsbedarfen und Projektideen herausgestellt (vgl. auch Bestandsaufnahme inkl. SWOT, die Zusammenfassung der SWOT in Kap. B 3 und Protokolle der Beteiligungsformate in den Anhängen 6–11).

Hieraus lassen sich ein Leitbild mit übergeordneten Zielsetzungen und Schwerpunktthemen ableiten, welche nachfolgend zusammengefasst aufgeführt sind:

Leitbild: Herzogtum Lauenburg Nord – Eine Region für Alle(s)

Der Norden der Region Herzogtum Lauenburg ist eine Region für alle Generationen, in der Zusammenarbeit und Vernetzung gelebt werden. Wesentliche Stärken sind die engagierte Gemeinschaft und der vielfältige Natur- und Kulturraum. Durch den Erhalt und die Weiterentwicklung der Stärken sowie durch die Nutzung von Chancen und Entwicklungspotentialen stellt sich die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord den zukünftigen Herausforderungen und etabliert sich zu einem attraktiven Lebensraum sowohl für Bewohner:innen und Besucher:innen, als auch für Flora und Fauna.

Übergeordnete Ziele / Schwerpunkte

- Mobilisierung und Einbindung der jungen Generationen
- Ausbau / Intensivierung von Kooperationen und Vernetzungsangeboten
- Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung insb. bzgl. Umwelt- und Klimaschutz
- Förderung von Bildungschancen, Barrierefreiheit, Geschlechtergleichstellung und Integration geflüchteter Menschen
- Schaffung bedarfsgerechter und klimagerechter Infrastrukturen und Angebote
- Entwicklung innovativer und modellhafter Ansätze für die Region
- Etablierung der Region als attraktiver Wohn-, Arbeits- und Erholungsraum
- Stärkung der Regionalität und regionalen Identität sowie Ausstrahlung dieser über die Region hinaus

Anknüpfend an die Erfahrungen aus der bisherigen Förderperiode, den Ergebnissen der Bestandsanalyse inkl. SWOT sowie den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses werden jedem Zukunftsthema (ZT) drei Kernthemen (KT) zugeordnet. Auf Ebene der Kernthemen werden Leitsätze und Entwicklungsziele, im Folgenden Kernthemenziele genannt, formuliert.

Die Kernthemen sind den Zukunftsthemen eindeutig zugeordnet, werden zur besseren Identifizierung aber fortlaufend nummeriert (s. Abb. 11).

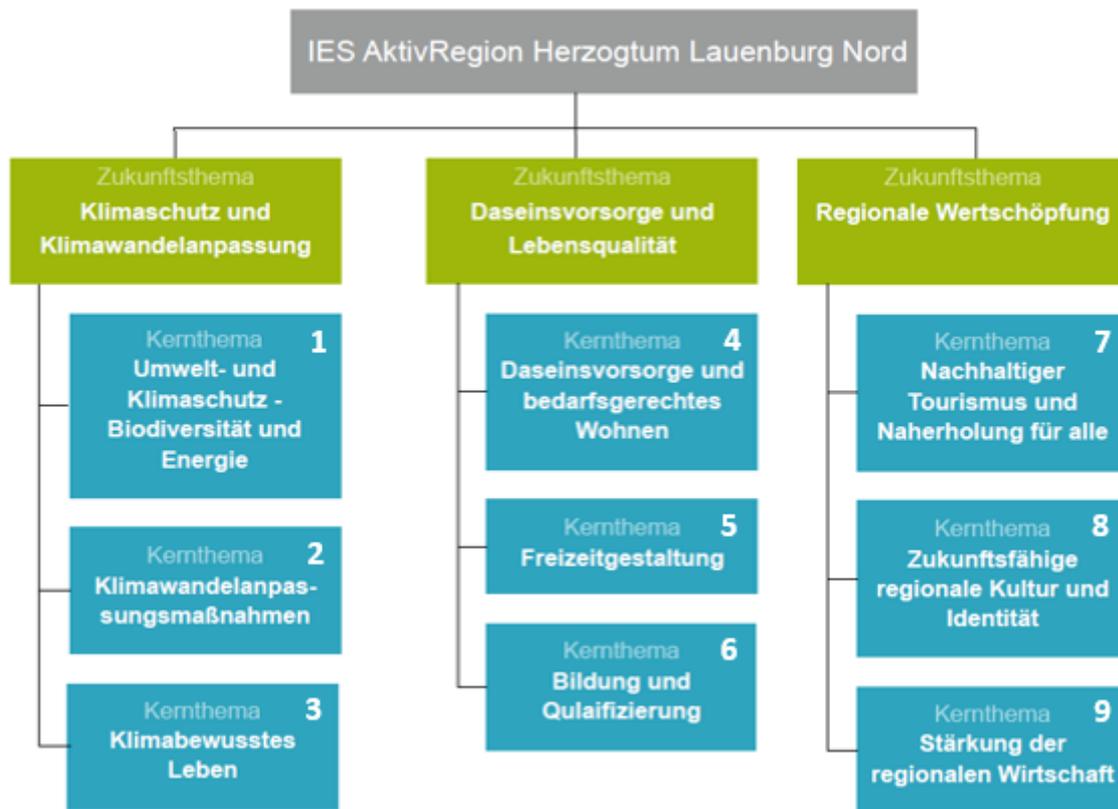


Abbildung 13: Übersicht der Zukunftsthemen und Kernthemen

Die im Folgenden aufgeführten Kernthemen, die Leitsätze zu den Kernthemen und die Kernthemenziele stellen die zentralen Entwicklungspotentiale der AktivRegion HLN dar und sind das Gesamtergebnis des Prozesses zur Erarbeitung der SWOT-Analyse. Am Beginn des Gesamtprozesses stand die Bestandsanalyse, welche u.a. eine Literaturrecherche sowie der Abgleich mit der vorherigen IES / SWOT umfasste. Darauf aufbauend erfolgte die Durchführung der SWOT-Analyse. Hier sind maßgeblich die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Akteursbeteiligung eingeflossen (SWOT-Workshop, Zukunftsworkshops, Online-Befragung, Beteiligung der regionalen Expert:innen).

Als Ergebnis zeigte sich, dass alle drei Zukunftsthemen eine besondere Bedeutung für die AktivRegion HLN haben. Auf Ebene der Kernthemen werden Budgetschwerpunkte (s. Kap. E 1.4) gelegt, welche sich aus dem Analyse- und Beteiligungsprozess ergeben haben.

Die Bedeutung des nicht mehr gesetzten Themas „Bildung“ wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses herausgestellt, diesem Schwerpunkt wird mit dem Kernthema „Bildung und Qualifizierung“ im Zukunftsthema „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“ Rechnung getragen. Bezüge gibt es auch zu den anderen Zukunftsthemen, z.B. im Sinne der Umweltbildung. Das übergeordnete Thema Bildung hat in der AktivRegion auch weiterhin einen starken Vernetzungscharakter und ist besonders geeignet, Zukunfts- und Kernthemen inhaltlich miteinander zu verknüpfen.

Die im Folgenden beschriebenen Ziele weisen erkennbar keine Widersprüche zu anderen Förderprogrammen auf. Viele Elemente aus den Zukunftsthemen finden sich in andern EU-Fonds wieder, was nicht zuletzt auf den gemeinsamen strategischen Rahmen zurückzuführen ist. Dies gilt insbesondere für das Thema Klimaschutz, aber auch für die Themen Digitalisierung und Tourismus. Die Herausforderung wird daher sein, im Einzelfall zu prüfen, ob andere Programme vorrangig herangezogen werden müssen, oder ob über LEADER die Vorarbeit (z.B. Machbarkeitsstudie) und z.B. über EFRE die Investition gefördert werden kann. Diese Abstimmung muss auch in Richtung Bundes- und Landesprogramme erfolgen. Auf regionaler Ebene wirken darüber hinaus die GAK-Ortskernentwicklung und das GAK-Regionalbudget.

Für alle Projekte, Projektideen und -skizzen, die im Rahmen der IES-Erstellung benannt wurden und für die schnelle Startfähigkeit in Betracht kommen, gilt Folgendes: Es besteht keinerlei Anspruch auf Projektbewilligung im Rahmen der Genehmigung der IES durch die AktivRegion. Zur Genehmigung hier benannter Projekte ist sowohl die Genehmigung der Strategie als solche durch die Genehmigungsbehörde als auch eine an diese Genehmigung anschließende, gesonderte Zustimmung zu den Projekten durch die Beschlussgremien der AktivRegion im Rahmen des in der Strategie beschriebenen Anerkennungs- und Projektbewertungsverfahrens notwendig.

Nachfolgend sind alle 9 Kernthemen (je 3 pro Zukunftsthema) aufgeführt mit Angabe zum unverbindlichen Budgetansatz sowie den Leitsätzen und Kernthemenzielen. In Kapitel E 1.4 findet sich die Übersicht der Budgetverteilung nach Kernthemen.

E 1.1 Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“

Kernthema 1: Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie	
Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 250.000 EUR (10 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Die Themen Umweltschutz und Klimaschutz sollen zusammen betrachtet werden und stellen in der neuen Förderperiode sowohl zentrale als auch übergeordnete Themen der AktivRegion dar. Die AktivRegion HLN möchte konkrete (auch modellhafte) Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz in der Region unterstützen. Von besonderer Bedeutung sind hier die Themen Energie sowie Biodiversität. Die HLN strebt an, eine energieautarke Region zu werden. Weiterhin wird die Förderung der Biodiversität durch verschiedene Maßnahmen in den Fokus gerückt, da sie eine wesentliche Voraussetzung für einen effektiven Umwelt- und Klimaschutz darstellt.</p>	

<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutz und Erhöhung der Biodiversität, z.B. durch Bepflanzung und Begrünung im öffentlichen Raum, Biotopvernetzung • Förderung von (Renaturierungs-)Maßnahmen zu CO₂-Speicherung, wie z.B. die Wiedervernässung von Mooren und die Aufforstung / Anpflanzung von Wäldern • Förderung von Maßnahmen zur Produktion, Speicherung und Nutzung regenerativer Energien (z.B. Photovoltaikanlagen auf öffentlichen Gebäuden) • Erarbeitung von Konzepten und Machbarkeitsstudien, z.B. zur regionalen Energieversorgung • Förderung von nachhaltiger Landnutzung (u.a. Innenentwicklung, Entsiegelung) und nachhaltiger Landwirtschaft • Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierungsmaßnahmen • Schaffung von Mehrwert und Stärkung der lokalen Identität durch Bürgerbeteiligung

Abbildung 14: Kernthema 1 – Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie

Kernthema 2: Klimawandelanpassung	
Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 100.000 EUR (4 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Das Thema Klimawandelanpassung gewinnt durch die fortschreitenden Auswirkungen des Klimawandels zunehmend an Bedeutung, wobei neben Anpassungsmaßnahmen insbesondere auch die Bewußtseinsbildung für nötige Präventionsmaßnahmen gefördert werden sollen, um gegenwärtige und künftige Bedrohungen frühzeitig zu erkennen und die möglichen Schäden zu vermeiden bzw. einzudämmen. Die AktivRegion HLN möchte den Herausforderungen des Klimawandels aktiv begegnen und die Menschen vor negativen, klimatisch bedingten Veränderungen schützen. Hierzu ist zu allererst die Information und Beteiligung der Bürger:innen wichtig. Kommunen, Bildungsträger, Endverbraucher und Unternehmen arbeiten in Netzwerken gut zusammen und werden durch Aufklärung sowie Wissens- und Erfahrungsaustausch für die notwendigen Klimawandelanpassungen sensibilisiert. Sie entwickeln konkrete Projekte zur Sensibilisierung, Gestaltung und Steuerung der Klimawandelanpassung auf lokaler bzw. regionaler Ebene.</p>	

<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung von Anpassungsstrategien auf lokaler und regionaler Ebene • Vorplanungen und Maßnahmen zum Katastrophenschutz, Etablierung von Vorwarn- und Sicherungssystemen • Maßnahmen in den Bereichen Wetterschutz, Kühlung und Entwässerung (mit Hinblick auf Stürme, Dürre und Starkregen) • Projekte zur Rückhaltung, Versickerung und Bewirtschaftung von Regenwasser (z.B. technologische und bauliche Maßnahmen, aber auch Begrünungen wie Dachbegrünungen) • Bewusstseinsbildung für wassersensibles Planen und Bauen • Sensibilisierung für die Anpassung von Bauleitplänen • Unterstützung von nachhaltigem Bauen und Wohnen⁵ • Information und Sensibilisierung zu Technologien zur Einsparung von Strom und Wärme sowie energetische Modernisierungen • Steigerung der energetischen Maßnahmen bei öffentlichen Gebäuden

Abbildung 15: Kernthema 2 – Klimawandelanpassung

Kernthema 3: Klimabewusstes Leben	
Zukunftsthema: „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 150.000 EUR (6 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Das Thema klimabewusste Mobilität wird in der neuen Förderperiode erweitert auf das Thema klimabewusstes Leben, um weitere Aspekte und Bereiche aufzunehmen. Die AktivRegion HLN möchte die Bevölkerung bei der Etablierung eines nachhaltigen Lebensstils unterstützen. Dies umfasst neben einer klimagerechten Mobilität u.a. die Bereiche Ernährung (z.B. vegetarisch/vegan) und Konsum (z.B. bewusst, regional, nachhaltig). Durch Information und Sensibilisierung z.B. mittels Bildungsmaßnahmen, Kampagnen und Veranstaltungen kann in der Bevölkerung klimaschonendes Verhalten bewirkt werden. Zielgruppen sind neben den Verbraucher:innen auch Multiplikator:innen, um einen größeren Wirkungskreis zu erreichen.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung von Konzepten und Machbarkeitsstudien • Informations-, Beratungs-, Sensibilisierungs- und Weiterbildungsprojekte (Umweltbildung) 	

⁵ Gemäß Vorstandsbeschluss vom 13.04.2022 (vgl. Anhang 14) soll der reine Neubau von Ferienwohnungen von der Förderung ausgeschlossen werden.

- Durchführung von Kampagnen und Veranstaltungen zu entsprechenden Themen (z.B. Ernährung, Konsum, Mobilität)
- Förderung regionaler Produkte
- Aufbau bzw. Ausbau von Netzwerken und Kooperationen
- Projekte zur Unterstützung eines nachhaltigen Lebensstils (z.B. Regionalmarkt, Repair-Café, Gemeinschaftsgarten)
- Ausbau der Infrastruktur für klimagerechte / bedarfsgerechte Mobilitätsformen (z.B. ÖPNV, Mini-/Rufbusse, Carsharing, Elektromobilität)
- Förderung der Fahrradmobilität (z.B. E-Bike-Leihstation, Rast- und/oder Lademöglichkeiten für Radfahrer:innen / E-Bike-Fahrer:innen)⁶

Abbildung 16: Kernthema 3 – Klimabewusstes Leben

E 1.2 Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“

Kernthema 4: Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen	
Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 150.000 EUR (6 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Damit der ländliche Raum als solcher und die AktivRegion im Speziellen auch künftig als Wohn- und Lebensumgebung attraktiv sind, müssen grundlegende Daseinsfunktionen im gemeindlichen Bereich sichergestellt sein. Zu den Grunddaseinsfunktionen zählen u.a. die Bereiche Wohnen, Nahversorgung und medizinische Versorgung. In vielen Bereichen der Daseinsvorsorge ist die AktivRegion bereits gut aufgestellt, dies soll gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei den Themen Wohnformen und Pflegeversorgung sowie Vernetzung und Erreichbarkeit von Angeboten. Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord möchte sich als ganzheitliche Region bedarfsgerecht und nachhaltig aufstellen, um sowohl für Bewohner:innen als auch Besucher:innen eine hohe Wohn-, Freizeit- und Lebensqualität zu bieten.</p>	

⁶ Gemäß Vorstandsbeschluss vom 13.04.2022 (vgl. Anhang 14) soll „eine Förderung von Radinfrastruktur erfolgen, um klimafreundliche Mobilität zu stärken. Jedoch sollen keine reinen infrastrukturellen Erschließungsmaßnahmen gefördert werden, sondern es muss ein Mehrwert generiert werden, der einem der Strategieziele förderlich ist (z.B. Rast- und/oder Lademöglichkeiten für Wanderer und E-Bike-Fahrer)“. Weitere Ziele sind der Lückenschluss touristisch wichtiger Strecken die Sicherung von Schulwegen und eine verbesserte Beleuchtung. Diese Ziele finden sich in Kernthema 5 – Freizeitgestaltung.

<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung / Etablierung von Angeboten lokaler Basisdienstleistungen bzw. Angeboten der Daseinsvorsorge • Bereitstellung bedarfsgerechter, zielgruppenorientierter Infrastruktur der Daseinsvorsorge • Unterstützung von Maßnahmen zur Etablierung von bedarfsgerechten, Wohnformen (u.a. barrierearme, kostengünstige, kleinere Mietwohnungen und Mehrgenerationswohnen, Kombination Wohnen und Arbeiten) • Aufwertung / Weiterentwicklung von Orts- und Stadtkernen (u.a. Umnutzungsmöglichkeiten, Ortskernverdichtung) • Sicherstellung bzw. Schaffung von Barrierearmut / Barrierefreiheit • Gewährleistung der medizinischen Versorgung und Pflegeversorgung • Schulwegesicherung und Verbesserung der Straßenbeleuchtung
--

Abbildung 17: Kernthema 4 – Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen

<p>Kernthema 5: Freizeitgestaltung</p>	
<p>Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“</p>	<p>Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 150.000 EUR (6 %)</p>
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg versteht sich als eine Region für alle. Sie möchte allen Bevölkerungsgruppen unabhängig von Alter, Einkommen und Herkunft vielfältige Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bieten. Grundsätzlich sollen alle Altersgruppen berücksichtigt werden, wobei auf Jugendliche ein besonderes Augenmerk fällt. Vorhandenen Angebote sind zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen, weiterhin sind attraktive Treffpunkte zu etablieren. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch die Vernetzung sowie Erreichbarkeit der verschiedenen Angebote und Treffpunkte. Künftige Projekte sollen dabei möglichst integrativ, inklusiv und barrierefrei sein und die Region stärker nach innen und außen vernetzen.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fokus auf alle Generationen, aber insb. auf Kinder und Jugendliche • Verbesserung der Freizeitinfrastruktur inkl. Kultur- und Sportangebote • Schaffung von Bewegungsangeboten außerhalb von Vereinen (offen, ganzjährig, draußen) • Entwicklung von Naturerlebnismöglichkeiten, Naturgruppen für Kinder • Schaffung / Aufwertung von (grünen) Treffpunkten 	

- Regional bzw. überregional koordinierter Ausbau der Freizeit- und Sportinfrastruktur
- Lückenschließung des Radwegenetzes zur Vernetzung und Erreichbarkeit der Angebote⁷

Abbildung 18: Kernthema 5 – Freizeitgestaltung

Kernthema 6: Bildung und Qualifizierung	
Zukunftsthema: „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 200.000 EUR (8 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Die Themen Bildung und Qualifizierung haben einen hohen Stellenwert in der AktivRegion HLN und werden als Schlüssel für eine nachhaltige Daseinsvorsorge und Entwicklung der Region gesehen. Sie sind auch in Bezug auf die anderen Zukunfts- und Kernthemen von Bedeutung und umfassen weiterhin das ehrenamtliche Engagement. Nachgefragt sind insb. verschiedene Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote sowie im Speziellen die Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. Zielgruppen sind vor allem auch Migrant:innen sowie benachteiligte Kinder und Jugendliche. Insgesamt soll lebenslanges Lernen aller Altersgruppen gefördert werden, um Persönlichkeit zu entwickeln, gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen und berufsbedingte Herausforderungen zu meistern.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Bildungsangeboten sowie Kapazitäten im Bildungsbereich • Errichtung einer bedarfsgerechten Bildungs-Infrastruktur / -Ausstattung • Angebot von niedrighschwelligigen Sprachkursen, um Sprachbarrieren zu überwinden und Integration zu fördern • Bildungsangebote im Bereich Umwelt- und Klimaschutz (Umweltbildung) • Prüfen und Nutzen von Digitalisierungsmöglichkeiten • Gestaltung von Bildungsübergängen • Information über (Aus-)Bildungsmöglichkeiten, z.B. Börsen, Kampagnen • Qualifizierung des Handwerks • Entwicklung von Beratungsangeboten für ältere Menschen bzw. Menschen mit Pflegebedarf sowie im Bereich Familien/Jugendarbeit • Stärkung des Ehrenamtes und Engagements, auch durch Kooperationen • Aufbau spezieller Beteiligungsprozesse für Kinder und Jugendliche 	

Abbildung 19: Kernthema 6 – Bildung und Qualifizierung

⁷ Gemäß Vorstandsbeschluss vom 13.04.2022 (vgl. Anhang 14) soll lediglich der Lückenschluss gefördert werden, nicht aber rein infrastrukturelle Erschließungsmaßnahmen / Wegeneubau.

E 1.3 Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“

Kernthema 7: Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle	
Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 200.000 EUR (8 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Die AktivRegion möchte sowohl für Bewohner:innen als auch Besucher:innen attraktive Naherholungsangebote bereitstellen. Es sollen qualitativ hochwertige, zielgruppenorientierte und nachhaltige Angebote entwickelt werden, die den Charakteristika der AktivRegion entsprechen und verträglich weiterentwickelt werden. Die Themen Naturschutz und Tourismus sollen miteinander verknüpft werden, wobei der Naherholung und dem Naturerlebnis eine besondere Bedeutung zukommen. Wesentliche Ziele sind auch die Vernetzung und Vermarktung der touristischen Angebote.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der touristischen Infrastruktur und Steigerung der Aufenthaltsqualität • Berücksichtigung der Barrierefreiheit • Entwicklung eines naturnahen Tourismus-Angebotes • Erlebarmachen von Natur und Kultur • Konzepte zur Förderung der nachhaltigen Tourismus- und Naherholungsentwicklung • Kooperation, Vernetzung, Vermarktung • Förderung der Akzeptanz von Tourismus 	

Abbildung 20: Kernthema 7 – Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle

Kernthema 8: Zukunftsfähige Kultur und Identität	
Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“	Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 100.000 EUR (4 %)
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Wesentliches Ziel ist die Stärkung der regionalen Identität, d.h. der Identifikation der Bewohner:innen mit ihrer Region, und das Transportieren dieser Identität über die Region hinaus. Dies kann z.B. mit sogenannten „Leuchtturm-Projekten“ realisiert werden, die eine überregionale Ausstrahlungskraft besitzen. Vorschlag:</p>	

<p>Dies könnte unter dem Stichwort „Nordlichter“ erfolgen, um den Bezug zur AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord bei diesen Leuchtturm-Projekten herzustellen.</p>
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der regionalen Identität • Sicherung historischer Gebäude und kultureller Einrichtungen • Erhalt und Inwertsetzung des historischen / kulturellen Erbes • Vermarktung regionaler Produkte, Angebote und Dienstleistungen • Direktvermarktung „aus der Region, für die Region“ • Etablieren einer Regionalmarke mit Wiedererkennungswert • Stärkung des Images, Außen- und Binnenmarketing (u.a. Kampagnen, Veranstaltungen, gemeinsame Online-Plattform) • Leuchtturm-Projekte mit überregionaler Ausstrahlung • Ausbau / Nutzung digitaler Angebote

Abbildung 21: Kernthema 8 – Zukunftsfähige Kultur und Identität

<p>Kernthema 9: Stärkung der Regionalen Wirtschaft</p>	
<p>Zukunftsthema: „Regionale Wertschöpfung“</p>	<p>Unverbindlicher EU-Budgetansatz: 200.000 EUR (8 %)</p>
<p><u>Leitsatz</u></p> <p>Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord soll als Wirtschaftsstandort mit Gewährleistung eines attraktiven Arbeitsumfeldes gestärkt werden. Dabei sollen insbesondere Arbeitsplätze bzw. Arbeitsmöglichkeiten im ländlichen Raum geschaffen werden, um die Ortskerne zu stärken sowie den Pendlerverkehr und die damit einhergehenden Schadstoffemissionen zu reduzieren. In diesem Zusammenhang hat auch die Regionalität von Produkten einen positiven Einfluss.</p>	
<p><u>Kernthemenziele</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Arbeitsplätzen insb. im ländlichen Raum • Einrichten von Co-Working-Spaces • Stärkung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf • Gewährleistung von kurzen (Arbeits-)Wegen • Aufbau regionaler Lieferketten, Unterstützung lokaler Produzent:innen • Produktion regionaler Produkte • Entwicklung regionaler Angebote und Dienstleistungen • Verbesserung des Regionalmarketings 	

Abbildung 21: Kernthema 9 – Stärkung der regionalen Wirtschaft

Eine Anpassung der Ziele der IES ist frühestens zur ersten Überprüfung 2024 (Bericht 2025) vorzunehmen, zuvor ist von einer Zieländerung abzusehen. Grundlage für eine Änderung der Ziele und möglicherweise auch der Kernthemen ist eine transparent zu machende Evaluierung / Selbstbewertung. Dies kann insgesamt zu einer Änderung der IES führen. Hier empfiehlt sich eine Aufarbeitung der bisherigen Förderperiode.

E 1.4 Budgetverteilung nach Kernthemen

Für die kommende Förderperiode stehen der AktivRegion HLN 2,5 Mio. EUR an Fördermitteln zur Verfügung. Im Rahmen der Budgetverteilung werden 20 % (500.000 EUR) für das Regionalmanagement veranschlagt. Die Zukunftsthemen werden mit je 20 % (je 500.000 EUR) ausgestattet. Weitere 500.000 EUR (20 %) stehen als sogenanntes Pufferbudget allen Zukunftsthemen zur Verfügung, um z.B. bei Budget-Überzeichnungen in einem Zukunftsthema für Ausgleich zu sorgen. Die Kernthemen der jeweiligen Zukunftsthemen wurden ebenfalls mit unverbindlichen Budget-Zuweisungen versehen, abgeleitet aus der inhaltlichen Schwerpunktsetzung im Zuge des Analyse- und Beteiligungsprozesses.

Fördervolumen: 2.500.000 €								
Geschäftsbetrieb 20% - 500.000 €								
Pufferbudget 20% - 500.000 €								
Klimaschutz und Klimawandelanpassung 20% - 500.000 €			Daseinsvorsorge und Lebensqualität 20% - 500.000 €			Regionale Wertschöpfung 20% - 500.000 €		
Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie	Klimawandelanpassung	Klimabewusstes Leben	Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen	Freizeitgestaltung	Bildung und Qualifizierung	Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle	Zukunftsfähige regionale Kultur und Identität	Stärkung der regionalen Wirtschaft
10 % 250.000 €	4 % 100.000 €	6 % 150.000 €	6 % 150.000 €	6 % 150.000 €	8 % 200.000 €	8 % 200.000 €	4 % 100.000 €	8 % 200.000 €

Abbildung 22: Budgetverteilung

E 2. Projektträger:innen, Fördersummen und Förderquoten

Bei der Definition der Projektträger:innen wird zwischen zwei Arten unterschieden:

1. Vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen
2. Nicht-vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen

Mit den Projekten soll grundsätzlich keine schädigende Konkurrenz zu bestehenden Angeboten eingegangen werden. Insbesondere bei nicht-öffentlichen Projekten werden Stellungnahmen zur Bewertung dieser Frage angefordert.

Gemäß Beschlussfassung der LAG HLN (s. Anhang 14) soll die bisherige Deckelung für alle Projekte auf 125.000,00 EUR erhöht werden (Maximalförderung pro Projekt).

Die Mindestfördersummen (Bagatellgrenzen) betragen wie bisher:

- 3.500 EUR für private Projekte
- 7.500 EUR für öffentliche Projekte

Das Entscheidungsgremium kann die Fördereckdaten durch Beschluss anpassen und ergänzen. Die Änderungen müssen öffentlich bekannt gegeben werden und gelten dann für die nächste Auswahlrunde. Die jeweiligen aktuellen Auslegungen des Landes Schleswig-Holstein hinsichtlich der Zuschussfähigkeit gelten ergänzend.

Zur Vereinfachung der Antragstellung differenzieren die Förderquoten in der neuen Förderperiode in „vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen“ und „nicht-vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen“. Hinsichtlich der Fördersätze möchte die AktivRegion das bewährte und in der Region eingeführte und akzeptierte Verfahren im Wesentlichen fortsetzen. Für vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen gilt eine Förderquote von 45 % und für nicht-vorsteuerabzugsberechtigte Träger:innen eine Förderquote von 55 %.

Gemäß Beschlussfassung der LAG HLN soll der reine Neubau von Ferienwohnungen ausgeschlossen werden. Es soll eine Förderung von Radinfrastruktur erfolgen, um klimafreundliche Mobilität zu stärken. Jedoch sollen keine reinen infrastrukturellen Erschließungsmaßnahmen gefördert werden, sondern es muss ein Mehrwert generiert werden, der einem der Strategieziele förderlich ist (z.B. Rast- und/oder Lademöglichkeiten für Wanderer und E-Bike-Fahrer, Lückenschluss touristisch wichtiger Strecken, Sicherung von Schulwegen, verbesserte Beleuchtung). Weiterhin wird Es wird eine hohe Gewichtung auf Barrierefreiheit gelegt, der Projektantrag muss zumindest erkennen lassen, dass das Thema beleuchtet wurde und sich Lösungsansätze bieten.

E 3. Kofinanzierungsmittel für private Projekte und Projektträger:innen

Für die Finanzierung von privaten Projekten bedarf es der Aufbringung von öffentlichen Kofinanzierungsmitteln. Aus diesem Grund stellt die AktivRegion Mittel in Höhe von 10.000 EUR p.a. in einem Kofinanzierungspool zur Verfügung. Das Land Schleswig-Holstein zahlt die gleiche Summe ebenfalls in diesen Pool ein, sodass jährlich Mittel in Höhe von 20.000 EUR verfügbar sind. Die Beschlüsse der öffentlichen Kofinanzierung werden nachgereicht.

E 4. Ziele und Indikatoren

Die Ziele und Indikatoren entsprechen den Anforderungen der Kernthemen und sind aus diesen abgeleitet. Die kernthemenbezogenen Ziele sollen SMART (spezifisch, messbar, erreichbar, realistisch, terminierbar) sein, damit die Region in der Lage ist, anhand dieser Indikatoren zu überprüfen, ob sie ihre Ziele erreichen wird oder bereits erreicht hat.

SMART steht dabei für folgende Punkte:

- **Spezifisch** = abgeleitet aus den leitbildhaften Aussagen und Kernthemen
- **Messbar** = mit Indikatoren hinterlegt
- **Akzeptiert** = in der LAG diskutiert
- **Realistisch** = plausibilisiert durch Starterprojekte
- **Terminiert** = Zielgrößen bis 2024 und 2027 sind benannt

Die gewählten Zielgrößen basieren in ihrer Gesamtheit auch aus den Erfahrungswerten der absolvierten Förderperioden.

Die Kernthemen lassen der AktivRegion und den zukünftigen Projektträger:innen auch Spielraum über Art, Umfang und Ausgestaltung der Projekte, sofern diese mit den Zielen vereinbar sind. Ohne konkrete Kenntnis der tatsächlich im Förderzeitraum zu realisierenden Projekte ist es schwierig, konkret messbare Indikatoren festzulegen und trotzdem flexibel für neue Entwicklungen zu bleiben. Als Lösung hat sich die AktivRegion daher entschieden, im Wesentlichen die Zahl der umgesetzten Projekte / Maßnahmen zu messen und dafür eine zu erreichende Zielgröße je Zeiteinheit festgelegt.

Als Projekt wird dabei ein abgeschlossenes Vorhaben mit definierten Zielen und Maßnahmen verstanden. Eine Maßnahme ist als Teil eines Projektes zu verstehen.

Kernthemenübergreifende / strategische Ziele			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Schaffung oder Sicherung neuer oder bestehender Arbeitsplätze	Arbeitsplätze	6	9
Förderung der Zusammenarbeit zwischen Städten / Ämtern und Gemeinden (zwei und mehr)	Projekte	2	3
Förderung / Weiterentwicklung des Ehrenamtes und des bürgerschaftlichen Engagements	Projekte	3	4
Durchführung AktivRegion übergreifender und transnationaler Förderprojekte	Projekte	0	1
Einwerbung zusätzlicher Fördermittel	Summe der Fördermittel (ohne Grund- oder Regionalbudget)	€ 1.000.000	€ 2.000.000
Unterstützung bei der Digitalisierung von Leistungen und Angeboten	Projekte	6	10
Erreichung der ländlichen Bevölkerung in der AktivRegion	Anteil der erreichten Personen in %	50%	70%
Realisierung für die Region modellhafter Projekte	Projekte	1	2

Abbildung 23: Kernthemenübergreifende / strategische Ziele

Zukunftsthema „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“			
Teilziele KT 1: „Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Unterstützung von Maßnahmen und Projekten zur Förderung / Steigerung der Biodiversität (Individuen, Arten, Ökosysteme)	Maßnahmen / Projekte	2	3
Bewusstseinsbildung und Wissensvermittlung	Veranstaltungen	5	6
Förderung / Unterstützung des Einsatzes erneuerbarer Energien	Maßnahmen / Projekte	4	6
Teilziele KT 2: „Klimawandelanpassung“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Sensibilisierung für die Notwendigkeit von Strategien und Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel	Veranstaltungen / Veröffentlichungen	5	6
Unterstützung bei der Erarbeitung von Anpassungsstrategien an den Klimawandel auf kommunaler und regionaler Ebene	Strategien	3	5
Unterstützung von Maßnahmen und Initiativen zur Umsetzung von Anpassungsstrategien / Konzepten an den Klimawandel	Maßnahmen	2	3
Teilziele KT 3: „Klimabewusstes Leben“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Förderung einer klimabewussten und bedarfsgerechten Mobilität in der Region	Maßnahmen	3	4
Vernetzung klimafreundlicher Verkehrsträger zur Verbesserung der Mobilitätsangebote im ländlichen Raum	Konzepte	3	4
	Maßnahmen	2	3
Unterstützung von Initiativen und Projekten für ein klimabewusstes Leben / Förderung regionaler Produkte	Konzepte / Maßnahmen	4	6
	Produkte	2	3

Abbildung 24: Ziele und Indikatoren im Zukunftsthema „Klimaschutz und Klimawandelanpassung“

Zukunftsthema „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“			
Teilziele KT 4: „Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Aufwertung / Weiterentwicklung von Orts- und Stadtkernen	Konzepte	2	2
	Projekte / Maßnahmen	3	4
Sicherung / Etablierung von Angeboten lokaler Basisdienstleistungen bzw. Angeboten der Daseinsvorsorge	Projekte / Maßnahmen	10	15
Unterstützung von Maßnahmen zur Schaffung bedarfsgerechten Wohnraums / Förderung alternativer Wohnformen	Projekte / Maßnahmen	5	6
Teilziele KT 5: „Freizeitgestaltung“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Unterstützung eines regional / überregional koordinierten / abgestimmten Ausbaus der Freizeit und Sport-Infrastruktur	Konzepte	2	2
Verbesserung der Freizeitinfrastruktur (inkl. Kultur- und Sportangebote)	Maßnahmen	4	4
Vernetzung des Radwegenetzes inkl. Lückenschließungen	Maßnahmen	3	4
Teilziele KT 6: „Bildung und Qualifizierung“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Unterstützung zur Einrichtung einer bedarfsgerechten Bildungs-Infrastruktur / Ausstattung	Maßnahmen	2	3
Unterstützung bei der Entwicklung / Etablierung von Bildungsangeboten im Umwelt- und Klimaschutzbereich	Maßnahmen	2	3
Unterstützung bei der Entwicklung / Etablierung von Bildungs- und Beratungsangeboten für ältere Menschen / Menschen mit Pflegebedarf	Angebote	3	6

Abbildung 25: Ziele und Indikatoren im Zukunftsthema „Daseinsvorsorge und Lebensqualität“

Zukunftsthema „Regionale Wertschöpfung“			
Teilziele KT 7: „Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Strategien / Konzepte zur Förderung der nachhaltigen Tourismus- und Naherholungsentwicklung auf lokaler und regionaler Ebene	Strategien / Konzepte	4 (davon 1 region- übergreifend)	6 (davon 1 region- übergreifend)
Maßnahmen zur Unterstützung einer nachhaltigen Tourismus- und Naherholungsentwicklung	Maßnahmen / Projekte	4	6
Entwicklung von Maßnahmen zur Steuerung einer nachhaltigen Tourismusedwicklung	Maßnahmen	1	1
Teilziele KT „Zukunftsfähige regionale Kultur und Identität“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Förderung vielfältiger, nachhaltiger Kulturangebote	Maßnahmen / Projekte	3	6
Stärkung der lokalen / regionalen Identität	Maßnahmen / Projekte	2	3
Erhalt und Inwertsetzung des historischen Erbes	Maßnahmen / Projekte	2	2
Teilziele KT „Stärkung der regionalen Wirtschaft“			
Ziele	Indikator	Bis Ende 2024	Bis Ende 2027
Unterstützung von Initiativen und Maßnahmen zum Aufbau und zur Verbesserung von Angeboten im Bereich Co-Working (einschließlich Infrastruktur)	Projekte	5	8
Förderung / Unterstützung der Vermarktung regionaler Produkte einschließlich Aufbau regionaler Lieferketten	Projekte	3	4
Verbesserung des Regionalmarketings	Projekte	1	1

Abbildung 26: Ziele und Indikatoren im Zukunftsthema „Regionale Wertschöpfung“

E 5. Innovation

Die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord möchte in der neuen Förderperiode innovative / modellhafte Ansätze und Projekte fördern. Dabei versteht die AktivRegion innovative und modellhafte Projekte wie von Seiten des Landes kommuniziert sowohl als Projekte, die erstmalig im Land zur Umsetzung kommen als auch Projekte, die erstmalig in der AktivRegion zum Einsatz kommen. Letztere können gerne aus anderen Regionen „importiert“ werden und dann auf die Bedürfnisse der AktivRegion HLN zugeschnitten werden.

Die LAG HLN unterstützt Kooperationsprozesse zwischen Kommunen sowie GOs und NGOs mit dem Ziel, die Wertschöpfung in der Region zu steigern. Große Potentiale liegen dabei in der Etablierung eines gemeinsamen Marketings (bzw. in der Entwicklung einer Regionalmarke) sowie im Aufbau regelmäßiger Netzwerktreffen der regionalen Akteure zur Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen. Bezüglich der Netzwerkarbeit ist denkbar, neue Formen der Ansprache und Durchführung zu nutzen. Diesbezüglich können nicht nur neue Kommunikationswege und -methoden überlegt werden, sondern auch die Form der Zusammenarbeit (z.B. offenes Regionalforum / Netzwerkforum).

Das Thema „Digitalisierung“ betrifft sämtliche Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens und wurde neu in die IES-Erstellung aufgenommen. Die AktivRegion HLN bietet aufgrund ihrer in weiten Teilen gut ausgebauten Glasfaser-Infrastruktur und eines intensiven, auch digital geführten Beteiligungsprozesses eine gute Ausgangslage, zukünftig digitale Anwendungen zu nutzen bzw. auszubauen.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde angeregt, dass Personen zur Vernetzung und Koordination bestimmter Themen gebraucht werden. Diese Vernetzer können auch institutionsübergreifend tätig sein, z.B. bei der Sensibilisierungsarbeit und hinsichtlich eines gemeinsamen Binnen- und Außenmarketings.

Die AktivRegion HLN möchte als übergeordnete Zielsetzung die Identifikation der Bewohner:innen mit ihrer Region stärken und die regionale Identität mit „Leuchtturm-Projekten“ über die Region hinaus bekanntmachen. Mit diesen überregional ausstrahlenden Leuchtturm-Projekten kann die AktivRegion innovative Impulse setzen.

E 6. Kooperation⁸

Kooperationen innerhalb der AktivRegion HLN und mit anderen AktivRegionen sind ausdrücklich erwünscht. Innerhalb der AktivRegion gibt es zahlreiche Themen, bei denen sich eine gemeinsame Erarbeitung und ein ganzheitlicher Blick anbieten.

Die Kommunen sind durch ihre Mitgliedschaften in vielen Organisationen über ihre Zugehörigkeit zu Ämtern hinaus intensiv eingebunden.

Die Teilnahme und Mitfinanzierung des Regionen-Netzwerkes durch die AktivRegion ist erwünscht und die Kofinanzierung gesichert.

Durch die pandemiebedingten Einschränkungen war die Teilnahme an Vernetzungs- oder Kooperationsworkshops in den letzten Jahren erschwert. Daher sind zum Zeitpunkt der IES-Abgabe regionale, landesweite als auch internationale Kooperationen und Vernetzungen schwer absehbar. Grundsätzlich ist die AktivRegion HLN immer bestrebt, geeignete Kooperationen einzugehen.

⁸ Vgl. auch Kap. D

Die Voraussetzung für gute Beratung und Prozessunterstützung sind regelmäßige Kontakte des Regionalmanagements zu den zuständigen Behörden sowie die Einbindung in überörtliche Netzwerke. Dies ist insbesondere für die Gestaltung des Übergangs zur neuen Förderperiode von Bedeutung und erfordert die Teilnahme an überregionalen Treffen, wie z.B.:

- Aktivitäten des AktivRegionen-Netzwerks
- Sitzungen des Regionalmanagertreffs
- Treffen des LLUR
- Kreisweite / regionale Abstimmungstermine
- Abstimmungstermine zu (landesweiten) Kooperationsprojekten
- Thematische Veranstaltungen / Kongresse
- Seminare der Deutschen Vernetzungsstelle
- Teilnahme an Fachkonferenzen

F Aktionsplan

F 1. Aktivitäten

Im vorigen Kapitel E wurde aufgeführt, welchen Beitrag die einzelnen Projekte zur Zielerreichung im jeweiligen Kernthema leisten. Im nachfolgenden Kapitel G erfolgt die Vertiefung anhand der Projektauswahlkriterien. Die Erfolgskontrolle erfolgt schließlich im Rahmen des Monitoring und der Evaluierung (s. Kap. H).

Der Prozess der Strategieerstellung für die kommende Förderperiode hat den Beteiligten deutlich gemacht, dass die in der letzten Förderperiode gemachten positiven Erfahrungen mit dem davor neuen Konzept der gemeinsamen konzeptionellen Bearbeitung regionaler Projekte zu einer veränderten Haltung zueinander und zur Region geführt hat. Gemeinsame Projekte, die lokal oder auch im größeren Rahmen positive Einflüsse auf das Zusammenleben in der Region ausgeübt haben, sollen auch künftig im gemeinsamen Wirken der Beteiligten den eigenen ländlichen Raum attraktiver machen und die positiven Auswirkungen der ELER-Förderpolitik für alle erlebbar machen.

Daher knüpft die LAG mit den kommenden Aktivitäten nahtlos an die vergangene Förderperiode an und wird zunächst die Inhalte der Entwicklungsstrategie in die Gebietskörperschaften und an die Bevölkerung herantragen. Dabei wird die LAG verstärkt über die angepassten Fördervoraussetzungen für die Beantragung und Bewilligung von Projekten sowie die größere Flexibilität in der Budgetverteilung informieren. Im Fokus der Informations- und Aktivierungsarbeit stehen die neu ausgearbeiteten Kernthemen mit ihren jeweiligen Entwicklungszielen (Kernthemenzielen).

In der Anfangsphase der neuen Förderperiode wird es darum gehen, innerhalb der AktivRegion mit allen Beteiligten zu klären, welche Aktivitäten und konzeptionellen Vorarbeiten notwendig sind, um die einzelnen Kernthemen entsprechend der Entwicklungsziele nachhaltig voran zu bringen. Es soll ein intensiver, regelmäßiger Austausch erfolgen, um die interkommunale Zusammenarbeit weiter auszubauen. Zu ausgewählten Zielen können thematische Workshops zur inhaltlichen Vertiefung in den Zukunfts- und Kernthemen durchgeführt werden. Das Regionalmanagement wird verstärkt die Aufgabe haben, die Beteiligten zusammen zu führen und dafür zu werben, wichtige Themen gemeinsam konzeptionell anzugehen, um für den weiteren Verlauf der Förderperiode daraus die konkreten Projekte abzuleiten.

Nach derzeitigen Erkenntnissen kann die LAG HLN nach erfolgter Anerkennung mit einem Start im Januar 2023 rechnen. Hieraus ergeben sich für die ersten Monate u.a. folgende Aufgaben / Aktionen (in voraussichtlicher zeitlicher Abfolge):

- Information, Aktivierung, Sensibilisierung (parallel zum Prozess)
- Personalauswahl, Einstellung Regionalmanagement
- Themen-Workshops zu ausgewählten Zielen
- Konzepte für AR-weite Themen, Vorbereitung von Kooperationsprojekten, Prüfung und Beschlüsse zu den (Starter-)Projekten

- Beschlüsse zum Regionalbudget
- Beschlüsse zu weiteren / neuen Projekten
- Auswertungen aus dem Monitoring im Rahmen der Jahresberichte

F 2. Mögliche Hemmnisse und Risiken

Ein mögliches Hemmnis bei der Umsetzung von Projekten, welches auch im Rahmen der Beteiligung als Risiko genannt wurde, ist der sogenannte „mind-behaviour-gap“ (dt.: Lücke zwischen Wissen und Handeln). Es wurde betont, dass das Bewusstsein für viele Handlungsbedarfe und auch die Kenntnis über entsprechende Möglichkeiten vorhanden seien, aber auch eine praktische Umsetzung erfolgen müsse.

Neben einer reinen Informationsarbeit stehen folglich eine Aktivierung und Mobilisierung der Bevölkerung und Akteure im Vordergrund. Dies kann über zusätzliche bzw. neue Formen der Beteiligung und Vernetzung erfolgen (s. auch Kap. E.).

In diesem Zusammenhang sind die Themen Jugendbeteiligung, Geschlechtergleichstellung, Integration geflüchteter Menschen und Barrierefreiheit besonders zu berücksichtigen.

Weiterhin ist es wichtig, für verschiedene Themen bzw. Belange Akzeptanz zu schaffen. Dies wird u.a. mit den Kernthemen Nr. 3 (Klimabewusstes Leben) und Nr. 7 (Nachhaltiger Tourismus) aufgegriffen.

Für investive Projekte besteht das Risiko von durch Krisen verursachte Lieferengpässe sowie fehlende Fachkräfte. Verlängerungen von Bauzeiten und steigende Kosten für Material / Personal / Tätigkeit können dazu führen, dass (auch bereits beschlossene) Projekte nicht in der geplanten Zeit oder ggf. gar nicht mehr umgesetzt werden.

Insbesondere aus diesen Gründen ist eine Kombination aus investiven und nicht-investiven Maßnahmen sinnvoll.

F 3. Schnelle Startfähigkeit

Bereits vor und während der Erstellung der Integrierten Entwicklungsstrategie verfügt die AktivRegion HLN über einen umfangreichen Ideenpool, der kontinuierlich konkretisiert, ergänzt sowie nach entsprechender Prüfung und Eignung umgesetzt werden soll. Dabei gibt es einige Projekte, deren Projektträger:innen für 2023 signalisiert haben, dass sie diese gerne beantragen und durchführen möchten.

Starter-Projekte

Für eine Auswahl an Projekten, die möglichen Starter-Projekte, wurden Projektsteckbriefe angefertigt (s. Anhang 12). Die Steckbriefe umfassen weitgehend die/den Projektträger:in, das Entwicklungsziel, die Zuordnung zum Zukunfts- und Kernthema, eine kurze Projektbeschreibung sowie Aussagen zu Kosten, Start/ Ende des Projekts und möglichen Kooperationen. Zwei Starter-Projekte sind als Kooperationsprojekte mit jeweils 2 weiteren LAGn angelegt.

Starter-Projekt	Kernthema
HLN 1/2023 – Ausbau des Vereinsgebäudes der DLRG Mölln	KT 7 – Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle
HLN 2/2023 – Relaunch des touristischen Internetportals für die Reiseregion Herzogtum Lauenburg	KT 7 – Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle
HLN 3/2023 – Erzeugung und Vertrieb regionaler Wildsamens	KT 1 – Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie
HLN 4/2023 – Aufbau einer PV-Anlage über der Bahnstrecke Hollenbek – Ratzeburg	KT 1 – Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie
HLN 5/2023 – Entwicklung einer Innovationskultur im ländlichen Raum	KT 6 – Bildung und Qualifizierung
HLN 6/2023 – Aufbau einer Pflegeberatungs- und Unterstützungs-kultur auf gemeindlicher Ebene	KT 4 – Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen

Abbildung 27: Übersicht über Starterprojekte

Projekt-Ideen

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurden in der Online-Befragung sowie in den einzelnen Workshops weitere Projektideen und Projektansätze zusammengetragen. Diese knüpfen zumeist an Entwicklungen der vergangenen Jahre an oder bauen auf diesen auf.

Die umfangreiche Ideensammlung der Teilnehmenden wird aus Gründen der Übersichtlichkeit im Anhang 13 zusammenfassend aufgeführt.

Im weiteren Verlauf der Förderperiode sind die Relevanz dieser Projektansätze zu überprüfen und ggf. Projektträger:innen zu finden.

Hinweis: Für alle Projekte und Projektideen, die im Rahmen der IES-Erstellung benannt wurden und für die schnelle Startfähigkeit in Betracht kommen, gilt Folgendes: Es besteht keinerlei Anspruch auf Projektbewilligung im Rahmen der Genehmigung der IES durch die AktivRegion. Zur Genehmigung hier benannter Projekte ist sowohl die Genehmigung der Strategie als solche durch die Genehmigungsbehörde als auch eine an diese Genehmigung anschließende, gesonderte Zustimmung zu den Projekten durch die Beschlussgremien der AktivRegion im Rahmen des in der Strategie beschriebenen Anerkennungs- und Projektbewertungsverfahrens notwendig.

F 4. Kooperation und Synergieeffekte

Wie oben genannt, sind bereits zwei Starter-Projekte als Kooperationsprojekte mit jeweils 2 weiteren LAGn angelegt (s. Steckbriefe Nr. 2 und 6 im Anhang 12).

Internationale Kooperationen und Vernetzungen sind zum Zeitpunkt der IES-Abgabe noch nicht absehbar. Bei entsprechenden Anfragen von außen oder eigenen projektbezogenen oder auch nicht projektbezogenen Anlässen kann die LAG jederzeit transnationale Aktivitäten starten. Je nach Anlass bzw. Aktivität können hier auch Mittel anderer Fördertöpfe wie z.B. INTERREG in Anspruch genommen werden.

Zwischen den Kernthemen ergeben sich etliche Synergien. Verschiedene Projekte können Anleihen in unterschiedlichen Kernthemen aufweisen und auf übergeordnete Zielsetzungen einzahlen. Dies wurde durch die Bewertung (s. Kap. G) gewürdigt. So ziehen sich u.a. die Themen Nachhaltigkeit, Bildung, Vernetzung und Vermarktung durch viele Bereiche.

Die Projekte haben keine sich widersprechenden Ziele, sondern bauen aufeinander auf oder stärken einander.

G Auswahlverfahren und Projektauswahlkriterien

G 1. Auswahlverfahren

Das Entscheidungsgremium über zu fördernde Projekte der AktivRegion ist der Vorstand (vgl. Kap. D). Dieser tritt mindestens halbjährlich zusammen oder immer dann, wenn es die Geschäftslage erfordert. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder anwesend ist. Ist dies nicht der Fall, so ist eine neue Vorstandssitzung einzuberufen, die dann beschließen kann, wenn mindestens drei Mitglieder anwesend sind. Darauf ist in der Einladung hinzuweisen. Der Anteil der an der Beschlussfassung beteiligten, nicht-kommunalen Vorstandsmitglieder muss mindestens 50% betragen. Beschlüsse können, wenn kein Mitglied widerspricht, ohne Sitzung im schriftlichen Umlaufverfahren gefasst werden. Das Beschlussergebnis ist unverzüglich schriftlich niederzulegen und den Mitgliedern des Vorstandes mitzuteilen. Befangene Vorstandsmitglieder werden von der Beschlussfassung ausgeschlossen. Befangen ist ein Vorstandsmitglied, wenn es als private/r Träger:in ein Projekt beantragt oder als Vertreter:in der Antragstellerin / des Antragstellers auftritt (z.B. Bürgermeister:in einer beantragenden Kommune). Die Möglichkeit des Einspruchs gegen die Auswahlentscheidungen ist gegeben.

Die Regelungen zum Verfahren sind in der Satzung festgelegt (s. Anhang 4).

Die Sitzungen sind öffentlich. Der Termin wird mit Tagesordnung mindestens zwei Wochen vorher auf der Homepage der AktivRegion bekanntgegeben und per Mail an die Vorstandsmitglieder geschickt.

Die Öffentlichkeit wird durch frei zugängliche Sitzungsprotokolle auf der Homepage der LAG informiert (vgl. Kap. D 4.). In den Niederschriften der Beschlüsse sind die an der Entscheidung beteiligten Vorstandsmitglieder und das Stimmenverhältnis aufgeführt. Das Protokoll und die Bewertungsergebnisse werden spätestens vier Wochen nach der Entscheidung auf der Homepage eingestellt.

Die Vorgehensweise bei der Projektbewertung wird durch einen Projektbewertungsbogen vereinheitlicht (s. Kap. G 2.). Der Projektbewertungsbogen ist Bestandteil der IES und daher auch öffentlich zugänglich.

Folgende Schritte sind für das Projektauswahlverfahren vorgesehen:

1. Projektberatung der Projektträger:innen beim Regionalmanagement und ggf. Vorstellung der Projektidee im Arbeitskreis
2. Antragstellung bei der LAG oder beim Regionalmanagement
3. Antragsprüfung auf Vollständigkeit gemäß Projektbewertungsbogen, Förderfähigkeit sowie Kompatibilität mit der Integrierten Entwicklungsstrategie durch das Regionalmanagement (bei negativem Prüfergebnis Rückgabe an Antragsteller:in mit Möglichkeit der Nachbesserung und erneuten Einreichung)
4. Bei positivem Prüfergebnis Projektvorbereitung nach den Auswahlkriterien der LAG durch das Regionalmanagement

5. Erstellung des Leader-Antrags durch die/den Antragsteller:in und das Regionalmanagement
6. Weitergabe des Antrags und der Projektvorbereitung an den Vorstand mindestens zwei Wochen vor dem Sitzungstermin per Mail
7. Persönliche Vorstellung des Projekts durch die/den Antragsteller:in in der öffentlichen Sitzung des Vorstands
8. Beratung und abschließende Bewertung durch den Vorstand, öffentlich nachvollziehbare Darstellung der Projektauswahlkriterien z.B. über PowerPoint-Präsentation durch Regionalmanagement, Beschlussfassung durch den Vorstand
9. Unverzügliche Mitteilung und Erläuterung des Auswahlresultates an die/den Projektträger:in (bei negativer Entscheidung Belehrung über die Rechtsmittel)
10. Einreichung der Unterlagen mit entsprechender Beschlusslage zur formalen Prüfung beim LLUR

Stehen nicht ausreichend Projektmittel zur Verfügung, werden die Anträge nach der erreichten Punktzahl gelistet. Beschlossen wird zunächst über die Projektbewertung und anschließend über das Ranking.

Das grundlegende Verfahren, über die Förderung von Projekten zu entscheiden, wurde im Rahmen der vorangegangenen Förderperiode erfolgreich durchgeführt. Für die IES-Erstellung wurde das Verfahren auf den Prüfstand gestellt und soll mit einigen kleineren Veränderungen in der folgenden Förderperiode fortgeführt werden. Damit wird auch auf die neu erarbeiteten Zielsetzungen Bezug genommen.

G 2. Projektauswahlkriterien

Die Projektauswahlkriterien leiten sich aus den Inhalten der Strategie ab. Neben dem Thema Nachhaltigkeit wurde die Berücksichtigung der Barrierefreiheit neu aufgenommen. Hierzu müssen die Antragsteller:innen eine Begründung formulieren.

Durch die Projektauswahlkriterien werden u.a. Projekte begünstigt, die eine positive Wirkung in den Bereichen Inklusion, Integration, Geschlechtergleichstellung, Ehrenamtes, Bildung und Sensibilisierung sowie Digitalisierung erzielen.

Förderausschlüsse werden in Kapitel E 2. aufgeführt.

Die nachfolgenden Auswahlkriterien gelten für alle Projekte, an denen die AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord direkt beteiligt ist, d.h. solche, die innerhalb der AktivRegion umgesetzt werden und solche, an denen die AktivRegion im Rahmen einer regions- bzw. gebietsübergreifenden oder transnationalen Kooperation mit anderen AktivRegionen oder LAGn beteiligt ist.

Durch die Kriterien soll ein für alle Beteiligten transparentes und nachvollziehbares Auswahlverfahren gewährleistet werden. Die Projekt-Auswahlkriterien berücksichtigen zwei Aspekte:

1. Die Erfüllung der formalen Fördervoraussetzungen / Grundvoraussetzungen (Förderfähigkeit)
2. Den Beitrag zur Erfüllung der Strategieziele (Förderwürdigkeit)

Ein Projekt muss ausnahmslos alle (1.1-1.6) genannten Grundvoraussetzungen erfüllen. Ob ein Projekt nachhaltig angelegt ist (1.7) und die Barrierefreiheit beachtet (1.8), wird projektbezogen beurteilt und begründet.

Zusätzlich muss jedes Projekt, um als förderwürdig anerkannt zu werden, bei den allgemeinen Projektbewertungskriterien (2.1 bis 2.10) mindestens 10 Punkte erreicht haben.

Reicht das zur Verfügung stehende Förderbudget nicht aus, um alle als förderwürdig erkannten Projekte zu unterstützen, so entscheidet im Einzelfall die erreichte Punktzahl über die Mittelvergabe.

Projektauswahlkriterien für Projektanträge in der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord	
Kriterium	Bewertungsmaßstab
1. Grundvoraussetzungen	
1.1 Bei investiven Projekten: Es liegt in der Gebietskulisse der AktivRegion. Gilt nicht bei aktivregionsübergreifenden Kooperations-Projekten.	Ja / Nein
1.2 Das Projekt steht im Einklang mit den ELER-Vorgaben und ist grundsätzlich gemäß ELER förderfähig.	Ja / Nein
1.3 Das Projekt passt zu Entwicklungszielen der AktivRegion und ist einem Kernthema eindeutig zuzuordnen. Kernthema: _____	Ja / Nein
1.4 Die Finanzierung und die Durchführbarkeit des Projekts sind plausibel dargestellt.	Ja / Nein
1.5 Die Übernahme der Projekt-Folgekosten ist gewährleistet.	Ja / Nein
1.6 Das Projekt erhält keine Förderung aus anderen EU-Programmen (Doppelförderung).	Ja / Nein
1.7 Das Projekt ist auf Nachhaltigkeit angelegt (länger andauernd und nachwirkend, sozial und ökologisch verträglich). Begründung s. S. 4	Ja / Nein
1.8 Barrierefreiheit wird beachtet. Begründung s. S. 4	Erfüllt / Nicht erfüllt
Die Grundvoraussetzungen 1.1.-1.6. müssen mit JA beantwortet werden. Wird eine der Voraussetzungen mit NEIN beantwortet, ist das Projekt von der Förderung ausgeschlossen. In diesem Falle sind Nachbesserungen der Projektträger:innen und erneute Bewertung des Antrages möglich. Die Grundvoraussetzungen 1.7 und 1.8. müssen begründet werden (s. S. 4).	
2. Allgemeine Projektbewertungskriterien	
Unterstützt die Kernthemen (KT) der AktivRegion aus dem Zukunftsthema:	Punkte
2.1 Klimaschutz und Klimawandelanpassung:	

Projektauswahlkriterien für Projektanträge in der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord	
Kriterium	Bewertungsmaßstab
<ul style="list-style-type: none"> • KT 1: Umwelt und Klimaschutz – Biodiversität und Energie (6 Pkte.) • KT 2: Klimawandelanpassung (6 Pkte.) • KT 3: Klimabewusstes Leben (6 Pkte.) <p>2.2 Daseinsvorsorge und Lebensqualität:</p> <ul style="list-style-type: none"> • KT 4: Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen (4 Pkte.) • KT 5: Freizeitgestaltung (3 Pkte.) • KT 6: Bildung und Qualifizierung (3 Pkte.) <p>[keine Zusatzpunkte unter 2.9 für die Entwicklung / Förderung von Bildungs- und Sensibilisierungsangeboten: möglich</p> <p>2.3 Regionale Wertschöpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> • KT 7: Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle (4 Pkte.) • KT 8: Zukunftsfähige regionale Kultur und Identität (3 Pkte.) • KT 9: Stärkung der regionalen Wirtschaft (3 Pkte.) <p>Begründung mit Bezug auf die kernthemenbezogenen Ziele:</p>	
<p>2.4 Räumliche Wirkung des Projektes: lokal 3 Pkte., Teile bis gesamte AR = 5 Pkte., überregional 8 Pkte.</p> <p>Begründung:</p>	Punkte
<p>2.5 Synergieeffekte mit anderen Projekten und Vorhaben in der AktivRegion (alle Förderperioden/auch außerhalb der ELER-Förderung): mit einem Projekt = 3 Pkte., mit mehreren Projekten = 4 Pkte.</p> <p>Begründung:</p>	Punkte
<p>2.6 Transnationale Kooperation = 5 Pkte.</p> <p>Begründung:</p>	Punkte
<p>2.7 Arbeitsplatzwirkung des Projektes (Sicherung bestehender und / oder Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze): nein = 0 Pkte., ja = 5 Pkte.</p> <p>Begründung:</p>	Punkte
<p>2.8 Kooperation innerhalb der AktivRegion: zwei Beteiligte = 3 Pkte., > 2 Beteiligte = 6 Pkte.</p> <p>Begründung:</p>	Punkte
<p>2.9. Wirkung auf...</p> <ul style="list-style-type: none"> • die soziale Inklusion: bis zu 4 Pkte. • die Integration geflüchteter Menschen: 2 Pkte. • die Förderung der Gleichstellung der Geschlechter: bis zu 4 Pkte. 	Punkte

Projektauswahlkriterien für Projektanträge in der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord	
Kriterium	Bewertungsmaßstab
<ul style="list-style-type: none"> die Entwicklung / Förderung des Ehrenamtes: bis zu 4 Pkte. die Entwicklung / Förderung von Bildungs- und Sensibilisierungsangeboten: bis zu 3 Pkte. [für KT 6 hier keine Zusatzpunkte möglich] die Unterstützung bei der Digitalisierung: bis zu 3 Pkte. den Anteil der erreichten Bevölkerung: / geringe 2 Pkte. / mittlere 3Pkte. / hohe 5 Pkt. / sehr hohe Wirkung 6Pkt.⁹ die Umsetzung eines Entwicklungskonzeptes oder einer Strategie (außer IES) bis zu 5 Pkte. <p>Begründung:</p>	
<p>2.10 Wirkung zur Anpassung an den demografischen Wandel: nein: 0 Pkte. / ja: 4 Pkte.</p> <p>Begründung:</p>	_ Punkte
<p>Zwischensumme 2.1 - . 2.10</p>	- Punkte
Begründungen zu den Grundvoraussetzungen 1.7 und 1.8	
<p>Das Projekt ist auf Nachhaltigkeit angelegt (länger andauernd und nachwirkend, sozial und ökologisch verträglich).</p> <p>Begründung</p> <p>Ja / Nein</p>	
<p>Barrierefreiheit wird beachtet.</p> <p>Begründung</p> <p>Erfüllt / Nicht erfüllt</p>	

Abbildung 28: Projektauswahlkriterien

⁹ Anmerkung: bezogen auf die Gesamtbevölkerung der AR Stand 31.12.2020: gering = 5%, mittel = 20%, hoch = 60%, sehr hoch = 100%

H Evaluierungskonzept

H 1. Bewertungsbereiche

Die (Selbst-)Evaluierung wird durch die LAG Herzogtum Lauenburg Nord eigenverantwortlich wahrgenommen. Sie bezieht sich auf die Erreichung der im Rahmen dieser IES gesteckten Ziele, den (Arbeits-)Prozess sowie die Leistung des Regionalmanagements und ist damit ein integraler Bestandteil der Arbeit der LAG. In diesem Sinne sollen durch die Evaluierung folgende Aspekte sichergestellt werden:

- Möglichst effiziente Gestaltung der Arbeit der LAG
- Erkennen und Analysieren von Abweichungen vom Zielsystem
- ggf. Ergreifen geeigneter Maßnahmen zur Korrektur / Gegensteuerung

Die Evaluierung erstreckt sich auf folgende Bereiche:

- Inhalte und Strategie
- Prozess und Arbeitsstruktur der LAG

Die zentralen Bezugspunkte dazu liefert die Strategie, insbesondere das dargestellte Zielsystem der LAG und die zum Zwecke der Evaluation / des Monitorings entwickelten Indikatoren. Diese Indikatoren bilden die mit dieser IES festgelegten „Soll-Zielgrößen“, die in zeitlich definierten Abständen mit den dann ermittelten „Ist-Werten“ verglichen werden.

Bewertungsbereich „Inhalte und Strategie“

Zum Bewertungsbereich „Inhalte und Strategie“ wurden sowohl kernthemenübergreifende / strategische, als auch kernthemenspezifische Ziele und Indikatoren erarbeitet. Diese Ziele und Indikatoren sind in Kapitel E 4. aufgeführt.

Die Ergebnisse finden Berücksichtigung im Bewertungsbereich „Prozess und Arbeitsstruktur der LAG“.

Als Bewertungsgrundlage werden jährlich Basisinformationen erhoben:

- Projektstatistik 1: Bestandsliste der Förderprojekte in lfd. Fortschreibung mit Angaben zu Kernthema, Fördervolumen und Abwicklungszeitraum
- Projektstatistik 2: Zahl und Volumen der Kooperationsprojekte
- Projektstatistik 3: Zielerreichung: Zuordnung der Projekte auf die Zukunfts- und Kernthemen

Neben der Frage nach dem Grad der Zielerreichung werden im Rahmen der Evaluierung zusätzlich folgende „Prüfbereiche“ betrachtet:

Strategiekonformität

- Frage: Ist die strategische Ausrichtung der IES mit ihren Zukunftsthemen bedarfsgerecht? Wurden die Zukunftsthemen richtig gewichtet?
- Frage: Erfassen die Kernthemen die Bedarfe der Region?
- Frage: Haben sich die Auswahlkriterien bewährt?

Effizienz und Effektivität

- Frage: Tragen die ausgewählten Projekte zur Zielerreichung bei?
- Frage: Ist der Vorbereitungs- und Auswahlprozess für Projekte verbesserungsfähig?

Bewertungsbereich „Prozess und Arbeitsstruktur der LAG“

Die Evaluierung dieses Bereiches bezieht sich auf die Prozesse und Arbeitsstrukturen innerhalb der LAG. Darin einbezogen ist die Leistung des Regionalmanagements.

Ziele im Bewertungsbereich „Prozess und Arbeitsstruktur“				
Prüfbereich	(Teil-)Ziele	Indikator	Zielgröße	Zeit / Termine
Zusammensetzung des Vorstandes der LAG	Jedes Kernthema wird von mind. einem Vorstandsmitglied kompetent repräsentiert.	Kompetenz der Vorstandsmitglieder	1 Vorstandsmitglied je Kernthema	2026
	Gleichmäßige Vertretung der Geschlechter im Vorstand der LAG	Prozentuales Verhältnis der Geschlechter im Vorstand	Verhältnis Frauen : Männer 50: 50	2023
Arbeitsabläufe / Arbeitsorganisation	Sitzungen werden durch das Regionalmanagement zufriedenstellend vor- und nachbereitet	Schulnoten 1-6	Note 2	Jährliche Messung durch anonymisierte Befragung
	Beschlussvorlagen / Unterlagen vollständig und aussagefähig	Schulnoten 1-6	Note 2	
	Gute Zusammenarbeit von Vorstand und Regionalmanagement	Schulnoten 1-6	Note 2	
	Projektunterlagen / Entscheidungen werden zeitnah auf der Homepage veröffentlicht	Einhaltung der durch die Satzung vorgegebenen Fristen	Einhaltung der durch die Satzung vorgegebenen Fristen	Laufend, Überprüfung im Rahmen der jährlichen Berichterstattung
Beteiligungsprozess / Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation	Steigerung der Mitgliederzahl der LAG	Zahl der Mitglieder	Insgesamt 100	2029
	Kontinuierliche Medienpräsenz	Zahl der veröffentlichten Artikel	Jährlich 3	jährlich
	Präsentation der LAG auf regionalen Veranstaltungen	Zahl der Veranstaltungen	Jährlich 1	jährlich

Ziele im Bewertungsbereich „Prozess und Arbeitsstruktur“				
Prüfbereich	(Teil-)Ziele	Indikator	Zielgröße	Zeit / Termine
	Attraktive, aktuelle Homepage der LAG	Mitgliederbewertung durch Schulnoten	Note 2	2024 und 2027
Vernetzung/ Kooperation	Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit	Zahl der interkommunalen Projekte	4 Projekte	2029
	Beteiligung der LAG an Kooperationen zwischen den AktivRegionen des Landes	Anzahl der Kooperationen	3	2029
	Beteiligung der LAG am Regionen-Netzwerk	Beteiligungszusage, Teilnahme an den Gremiensitzungen	Mitfinanzierung Regelmäßige Teilnahme / Vertretung der LAG an den Gremiensitzungen / in Gremien und Ausschüssen	Laufend, Überprüfung im Rahmen der jährlichen Berichterstattung
Kompetenz des Regionalmanagements	Das Regionalmanagement nimmt an fachbezogenen Veranstaltungen teil	Zahl der Veranstaltungen	4	2029

Abbildung 29: Bewertungsbereich „Prozess und Arbeitsstruktur“

Bei der Selbstevaluierung wird auf Inhalte, Anregungen und Methoden des DVS-Leitfadens „Selbstevaluierung in der Regionalentwicklung“ zurückgegriffen werden.¹⁰

G 1. Berichtspflichten

Die Ergebnisse werden im Rahmen eines „Zielfortschrittsberichtes“ dargestellt. Der Zielfortschrittsbericht wird jährlich fortgeschrieben und ist Teil der jährlichen Berichterstattung bzw. des jährlichen Durchführungsberichtes der LAG.

Der Durchführungsbericht, in dem der Stand der Umsetzung, die Verwendung der Fördermittel und der Grad der Zielerreichung den Vorgaben des MELUND entsprechend dokumentiert

¹⁰ Quelle: Selbstevaluierung in der Regionalentwicklung. 2. Durchgesehene Auflage 2017. S. 26-32

werden, wird jährlich erstellt und zum 31.1. eines Jahres, erstmals am 31.1.2025, beim MELUND eingereicht.

Der Zielfortschrittsbericht dokumentiert und analysiert / kommentiert entsprechend der gesetzten Vorgaben die Ergebnisse der Evaluation.

Die Ergebnisse der Evaluation und die daraus resultierenden Schlussfolgerungen werden auf der Homepage der LAG veröffentlicht. Gleiches gilt für den jährlichen Durchführungsbericht.

Für 2024 (also vorzulegen bis zum II. Quartal 2025) sollen diese Berichte als Halbzeitbewertung ausführliche Angaben zur Zielerreichung sowie den Ursachen für Erfolge und Misserfolge sowie einen aktualisierten Aktionsplan enthalten. Zum Ende des Jahres 2027 ist eine Schlussevaluierung vorzunehmen und bis zum II. Quartal 2028 ein zusammenfassender Endbericht vorzusehen.

Es werden für die Laufzeit der Strategie mindestens zwei vorab terminierte Aktivitäten zur Selbstevaluierung des Prozesses und seiner Ergebnisse geplant, wobei mindestens die gesamte LAG Gelegenheit zur Teilnahme erhält. Die landes- oder bundesweit durchgeführten Evaluierungsschritte werden vom Land frühzeitig kommuniziert und können so in die Evaluierungsaktivitäten einbezogen werden.

Darüber hinaus kann die LAG HLN weitere Evaluierungen durchführen und in diesem Zuge auch Änderungen an der IES vornehmen. Derartige Änderungen sollten frühestens nach den ersten zwei Jahren erfolgen, also ab 2025, und dann so oft es von der LAG für notwendig erachtet wird.

I Finanzplan

Das der LAG AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord insgesamt zur Verfügung stehende Grundbudget beträgt mindestens 2.500.000 EUR.

Im Folgenden wird das Gesamtfinanzierungskonzept beschrieben. Grundlage ist der indikative Kosten- und Finanzierungsplan mit jährlicher Beteiligung des ELER, aufgeschlüsselt nach den in Abschnitt E festgelegten Kernthemen und den an gleicher Stelle formulierten Fördereckdaten, wie u.a. die Definition der Projektträger:innen, die maximalen und Mindestfördererquoten sowie die Förderquoten.

I 1. Kosten und Finanzierung der LAG

Zunächst erfolgt ein Überblick über die Kosten und die Finanzierung zum Betreiben der Lokalen Aktionsgruppe (LAG):

I. Betreiben der Lokalen Aktionsgruppe						
Förderfähige Kosten	gesamt	2023	2024	2025	2026	2027
a) Regionalmanagement	883.857 €	126.265 €	126.265 €	126.265 €	126.265 €	378.796 €
b) Sensibilisierungskosten	9.000 €	1.285 €	1.285 €	1.285 €	1.285 €	3.860 €
Gesamtkosten	892.857 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	382.653 €
Finanzierung						
ELER-Beteiligung (56% der förderfähigen Kosten)	500.000 €	71.429 €	71.429 €	71.429 €	71.429 €	214.286 €
öffentliche regionale Kofinanzierungsmittel	392.857 €	56.122 €	56.122 €	56.122 €	56.122 €	168.367 €
Gesamtfinanzierung	892.857 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	127.551 €	382.653 €

Abbildung 30: Betreiben der Lokalen Aktionsgruppe

Die förderfähigen Kosten setzen sich aus den Management- und Sensibilisierungskosten zusammen.

Da das Regionalmanagement, wie in Kapitel D dargestellt, an ein externes Büro vergeben werden soll, ist keine weitere Aufschlüsselung erforderlich.

Hinsichtlich der Jahre 2028 und 2029 folgt der Plan dem Ansatz des voraussichtlichen Finanzplans (EU-Mittel) auf LAG-Ebene vom 07.03.2022, der für das Jahr 2028 und 2029 den gleichen Betrag vorsieht. Dieser Ansatz wurde auch auf die Sensibilisierungskosten übertragen.

I 2. Finanzierung von Projekten und Kofinanzierung

Die nachfolgende Abbildung wirft einen Blick auf die Finanzierung von Projekten bzw. die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Entwicklungsstrategie.

In der Ansicht werden vorsteuerabzugsberechtigte und nicht vorsteuerabzugsberechtigte Projekte unterschieden. Für private Projekte ist eine Förderquote von 45 % und für öffentliche Projekte eine Förderquote von 55 % vorgesehen.

Die Darstellung endet mit dem Jahr 2027, allerdings sind im Rahmen der Anwendung der n+2-Regelung im Falle vorhandener (Rest-)Mittel Projektfinanzierungen bis zum Jahr 2029 möglich.

Für die nationale öffentliche Kofinanzierung der privaten Projekte wird ein regionaler Kofinanzierungs-Topf eingerichtet, der jährlich mit 10.000 EUR kommunaler Mittel gespeist und in gleicher Höhe vom Land bezuschusst wird.

II. Projektfinanzierung						
II a) Private Projekte (Projekte ohne eigene öffentl. Kofinanzierung)						
	gesamt	2023	2024	2025	2026	2027
Kosten						
förderfähige Kosten	1.111.111 €	222.222 €	222.222 €	222.222 €	222.222 €	222.222 €
Gesamtkosten	1.111.111 €	222.222 €				
Finanzierung (Förderquote 45 %)						
1) ELER-Beteiligung (80% von 45)	400.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €	80.000 €
2) nationale öffentliche Ausgaben (20 % von 45) (Summe 2a, 2b)	100.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
2a) Landesmittel (10 %)	50.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
2b) öffentliche regionale Kofinanzierungsmittel (10 %)	50.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Öffentliche Ausgaben (Förderung) gesamt	500.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
3) sonstige Ausgaben, förderfähig (i.d.R. Eigenanteil Träger + evt. Dritte)	611.111 €	122.222 €	122.222 €	122.222 €	122.222 €	122.222 €
Gesamtfinanzierung	1.111.111 €	222.222 €				
II b) Öffentliche Projekte (Projekte mit eigener Kofinanzierung)						
	gesamt	2023	2024	2025	2026	2027
Kosten						
förderfähige Kosten	2.909.091 €	581.818 €	581.818 €	581.818 €	581.818 €	581.818 €
Gesamtkosten	2.909.091 €	581.818 €				
Finanzierung (Förderquote 55 %)						
1) ELER-Beteiligung (55 %)	1.600.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €	320.000 €
Öffentliche Ausgaben	1.600.000 €	320.000 €				
3) sonstige Ausgaben, förderfähig (i.d.R. Eigenanteil Träger + evt. Dritte)	1.309.091 €	203.636 €	203.636 €	203.636 €	203.636 €	203.636 €
Gesamtfinanzierung	2.909.091 €	523.636 €				

Abbildung 31: Projektfinanzierung

Die beteiligten Gebietskörperschaften der AktivRegion Herzogtum Lauenburg Nord weisen durch ihre Kofinanzierungs-Erklärungen die Sicherung der Kofinanzierung für das Regionalmanagement bis 2029 und die Einrichtung eines Regionalfonds zur Förderung privater Projektträger:innen nach.

I 3. Gesamtfinanzierung und Budgetverteilung

III. Gesamtfinanzierung	gesamt	2023	2024	2025	2026	2027
Öffentliche Ausgaben	2.992.857 €	547.551 €	547.551 €	547.551 €	547.551 €	802.653 €
davon öffentliche regionale Kofinanzierungsmittel	442.857 €	66.122 €	66.122 €	66.122 €	66.122 €	178.367 €
davon ELER-Mittel	2.500.000 €	471.429 €	471.429 €	471.429 €	471.429 €	614.286 €
davon Landesmittel zur Kofinanzierung privater Projekte (2a)	50.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Sonstige Ausgaben	1.920.202 €	325.859 €				
Ausgaben insgesamt	4.913.059 €	931.591 €	931.591 €	931.591 €	931.591 €	1.186.693 €

Abbildung 32: Gesamtfinanzierung

Die folgende Übersicht zeigt die geplante Budgetverteilung nach Kernthemen:

Budget Kerntemen		2023	2024	2025	2026	2027	2023-2027
		20%	20%	20%	20%	20%	100%
ELER-Beteiligung		2.500.000 €					
Betreiben der LAG		500.000 €					
Pufferbudget (flexible Verteilung über alle Kernthemen)		500.000 €					
Budget Kernthemen (unverbindlich)		1.500.000 €					
		durchschn. p					
Umwelt- und Klimaschutz - Biodiversität und Energie		250.000 €			10%	50.000 €	
Klimawandelanpassung		100.000 €			4%	20.000 €	
Klimabewusstes Leben		150.000 €			6%	30.000 €	
Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen		150.000 €			6%	30.000 €	
Freizeitgestaltung		150.000 €			6%	30.000 €	
Bildung und Qualifizierung		200.000 €			8%	40.000 €	
Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle		200.000 €			8%	40.000 €	
Zukunftsfähige regionale Kultur und Identität		100.000 €			4%	20.000 €	
Stärkung der regionalen Wirtschaft		200.000 €			8%	40.000 €	
Budget Kerntemen							
Klimaschutz und Klimawandelanpassung	Umwelt- und Klimaschutz - Biodiversität und Energie	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	250.000 €
	Klimawandelanpassung	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	140.000 €
	Klimabewusstes Leben	30.000 €	20.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	140.000 €
Daseinsvorsorge und Lebensqualität	Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	150.000 €
	Freizeitgestaltung	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	150.000 €
	Bildung und Qualifizierung	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	200.000 €
Regionale Wertschöpfung	Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	200.000 €
	Zukunftsfähige regionale Kultur und Identität	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	100.000 €
	Stärkung der regionalen Wirtschaft	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	40.000 €	200.000 €
	Gesamt	300.000 €	290.000 €	300.000 €	300.000 €	300.000 €	1.530.000 €

Abbildung 33: Budgetverteilung nach Kernthemen

Für die kommende Förderperiode stehen der AktivRegion HLN 2,5 Mio. EUR an Fördermitteln zur Verfügung. Im Rahmen der Budgetverteilung werden 20 % (500.000 EUR) für das Regionalmanagement veranschlagt. Die Zukunftsthemen werden mit je 20 % (je 500.000 EUR) ausgestattet. Weitere 500.000 EUR (20 %) stehen als sogenanntes Pufferbudget allen Zukunftsthemen zur Verfügung, um z.B. bei Budget-Überzeichnungen in einem Zukunftsthema für Ausgleich zu sorgen. Die Kernthemen der jeweiligen Zukunftsthemen wurden ebenfalls mit unverbindlichen Budget-Zuweisungen versehen, abgeleitet aus der inhaltlichen Schwerpunktsetzung im Zuge des Analyse- und Beteiligungsprozesses.

Fördervolumen: 2.500.000 €								
Geschäftsbetrieb 20% - 500.000 €								
Pufferbudget 20% - 500.000 €								
Klimaschutz und Klimawandelanpassung 20% - 500.000 €			Daseinsvorsorge und Lebensqualität 20% - 500.000 €			Regionale Wertschöpfung 20% - 500.000 €		
Umwelt- und Klimaschutz – Biodiversität und Energie	Klimawandelanpassung	Klimabewusstes Leben	Daseinsvorsorge und bedarfsgerechtes Wohnen	Freizeitgestaltung	Bildung und Qualifizierung	Nachhaltiger Tourismus und Naherholung für alle	Zukunftsfähige regionale Kultur und Identität	Stärkung der regionalen Wirtschaft
10 % 250.000 €	4 % 100.000 €	6 % 150.000 €	6 % 150.000 €	6 % 150.000 €	8 % 200.000 €	8 % 200.000 €	4 % 100.000 €	8 % 200.000 €

Abbildung 34: Übersicht Budgetverteilung

Hinweis: Mittelverschiebungen zwischen den Zukunftsthemen bedürfen der Genehmigung des LLUR und sind auf Grundlage einer Evaluierung sowie einer hieran anknüpfenden nachvollziehbaren Begründung möglich. Diese Änderungsanträge sind durch das zuständige Organ zu beschließen und können ab dem Jahr 2025 gestellt werden.

I 4. Alternative Finanzierungsquellen

Die Mittel der LAG können in vielen Bereichen Vorbilder schaffen. Zu einer vertiefenden oder großflächigeren Umsetzung von Projekten sollen über das LEADER-Grundbudget hinaus weitere alternative Finanzierungsquellen akquiriert werden.

Dazu zählen zum einen die übrigen landesweiten Fördertöpfe des ELER im Rahmen des Landesprogramms Ländlicher Raum (LPLR):

- Kleine touristische Infrastrukturmaßnahmen mit Schwerpunkt „Naturorientierter Tourismus“
- Erhalt des kulturellen Erbes
- Basisdienstleistungen zur Grundversorgung mit den Schwerpunkten „Nahversorgung“ und „Bildung“
- Breitbandinfrastruktur

- Modernisierung ländlicher Wege
- Flächenrecycling

Außerhalb des LPLR sollen Fördermöglichkeiten im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) zur Integrierten ländlichen Entwicklung (Dorferneuerung und -entwicklung sowie gemeindliche Entwicklungsplanungen) erschlossen werden.

Das GAK-Regionalbudget gehört zu den neueren Fördermöglichkeiten, wofür insgesamt Mittel in Höhe von 200.000 EUR zur Verfügung stehen. GAK ist ein Förderangebot des Bundes und der Länder. Mit diesem können Kleinprojekte mit förderfähigen Gesamtkosten von maximal 20.000 EUR brutto unterstützt werden. Die Höhe des Fördersatzes beträgt 80 % der Bruttokosten. Die Bruttogesamtkosten liegen pro Projektvorhaben bei mindestens 7.500 EUR. Der Mindestzuschuss beträgt somit 6.000 EUR für sowohl öffentliche als auch private Letztempfänger:innen. Die inhaltliche Ausrichtung der Projektvorhaben muss den GAK-Maßnahmen 3.0 (Dorfentwicklung) und 4.0 (Infrastrukturmaßnahmen) sowie den Inhalten der Integrierten Entwicklungsstrategie der AktivRegion HLN entsprechen. Das Regionalbudget steht für Projektvorhaben im Bereich Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung der Aufenthalts-, Freizeit- und Erlebnisqualität.

Hinzu kommen Fördermöglichkeiten im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW). Aus dieser je zur Hälfte durch Bund und Länder getragenen Gemeinschaftsaufgabe werden bestimmte strukturschwache Regionen gefördert. Gerade dort, wo die EU bei der Förderung öffentlicher Tourismus-Infrastruktur Grenzen setzt, sollen nach Möglichkeit im Rahmen der beihilferechtlichen Vorgaben Mittel aus der GRW zur Verfügung gestellt werden¹¹.

Nach der Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025 ist ein klar formuliertes Ziel des Landes, ein Sonderförderprogramm für den Tourismus aufzustellen. Im Falle einer Realisierung und Bekanntgabe der Förderrahmenbedingungen sollen auch hier Fördermittel für die Umsetzung von Projekten akquiriert werden.

Das Förderprogramm soll zu folgenden Punkten beitragen:

- Stärkung der regionalen Innovationspotentiale („Umsetzungsmanagement Tourismus“)
- Entwicklung einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Wirtschaftsstruktur
- Förderung innovativer Investitionen von kleinen und mittleren Betrieben (KMU), einschließlich eines eigenständigen Modernisierungsprogramms für KMU
- Aufbau, Aufwertung und energetische Optimierung öffentlicher Infrastrukturen (Modellvorhaben im Bereich Thermen- / Erlebnisbäder)
- Nachhaltige Nutzung bestehender Ressourcen (touristische Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes)
- Fachkräftesicherung¹²

¹¹ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (2014): Tourismusstrategie Schleswig-Holstein 2025

¹² ebd.

Darüber hinaus können folgende weitere EU-Fonds für die Projektfinanzierung genutzt werden:

- EFRE (Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung)
- ESF Plus (Europäischer Sozial-Fonds Plus)

Aus dem EFRE stehen im Zeitraum 2021–2027 rund 272 Mio. EUR für Projektförderungen in Schleswig-Holstein zur Verfügung. Schwerpunkte der EFRE-Strategie sind zielgerichtete Investitionen in eine wachstumsorientierte und nachhaltige Infrastruktur sowie in Vorhaben mit dem Ziel einer nachhaltigen Wertschöpfung.

Die EFRE-Mittel werden eingesetzt, um folgende Punkte zu erreichen:

- Stärkung der regionalen Innovationspotentiale
- Entwicklung einer wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Wirtschaftsstruktur
- Unterstützung der Energiewende und Senkung der CO₂-Emissionen der öffentlichen Infrastrukturen
- Förderung der nachhaltigen und effizienten Nutzung bestehender Ressourcen

Aus dem ESF Plus steht in der Förderperiode 2021–2027 ein Budget von rund 89 Mio. EUR zur Verfügung. Die Förderschwerpunkte liegen in den Bereichen Beschäftigung, Bildung und soziale Integration. Damit gehen folgende Ziele einher:

- Unterstützung von Unternehmen bei der künftigen Beschäftigungs-, Fachkräfte- und Nachwuchssicherung sowie Steigerung der Aus- und Weiterbildungsqualität
- Unterstützung der Weiterbildungsbeteiligung und des lebenslangen Lernens von Beschäftigten vor dem Hintergrund wachsender und sich verändernder Herausforderungen im Arbeitsleben
- Steigerung der Erwerbsbeteiligung von Frauen
- Integration benachteiligter Gruppen in den Arbeitsmarkt
- Verbesserung der Bildungschancen von jungen Menschen und Erschließung von Bildungspotentialen

Über die genannten alternativen Finanzierungsquellen hinaus werden weitere Fördermöglichkeiten mitgedacht, wie z.B. die Einwerbung von Bundesmitteln über die Kommunalrichtlinie für ausgewählte Projekte im Bereich Klimaschutz und Energie.

Mögliche Förderquellen sind neben solchen oder ähnlichen Fördertöpfen aus Bundesstrategien auch Fördertöpfe aus Landesstrategien.

Weiterhin können z.B. Fördermittel für Naturparke sowie verschiedene Zuwendungen regionaler Banken und Sparkassen, der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), öffentlicher und privater Stiftungen, der Bingo Umweltlotterie sowie diverse Spendenmöglichkeiten in die Finanzierungspläne integriert werden.



16.1

LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN – EINE NEUE KOMMUNALE INITIATIVE FÜR STADTVERTRÄGLICHEREN VERKEHR

Die Städte und Gemeinden in Deutschland stehen beim Thema Mobilität und Verkehr vor großen Herausforderungen. Eine stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität ist Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der Städte.

Lebendige, attraktive Städte brauchen lebenswerte öffentliche Räume. Gerade die Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Aushängeschild, das Gesicht der Städte. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität.

Diesen Anspruch mit den Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Teilhabeerfordernissen von Menschen und Wirtschaft zu vereinbaren, ist eine zentrale Aufgabe.

Ein wesentliches Instrument zum Erreichen dieses Ziels ist ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr auch auf den Hauptverkehrsstraßen. Dort produziert der Autoverkehr in den Städten seine höchste Verkehrsleistung. Dort verursacht er aber auch die meisten negativen Auswirkungen – von den Lärm- und Schadstoffbelastungen für die dort lebenden Menschen über die Unfallgefahren bis zum Flächenverbrauch. Seit langem wissen wir, dass im Hinblick darauf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erhebliche positive Auswirkungen haben würde:

- **Die Straßen werden wesentlich sicherer**, gerade für die besonders Gefährdeten, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs bzw. mobilitätseingeschränkt sind.
- **Die Straßen werden leiser** – und das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder.
- Bei Gewährleistung eines guten Verkehrsflusses **kann auch die Luft in den Straßen sauberer werden**, was allen zu Gute kommt, die hier unterwegs sind.
- **Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück**, die mehr sind als Verbindungen von A nach B.
- Und schließlich: **die Straßen werden wieder lesbarer**, Regeln einfacher und nachvollziehbarer (kein Flickenteppich mehr), das Miteinander wird gestärkt, der Schilderwald gelichtet.

Die Leistungsfähigkeit für den Verkehr wird durch Tempo 30 nicht eingeschränkt, die Aufenthaltsqualität dagegen spürbar erhöht. Und auf die Länge des Straßennetzes bezogen ist Tempo 30 in den allermeisten Städten ohnehin schon längst die Regel und nicht mehr die Ausnahme. Dies heißt auch: Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen - es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet.

Deshalb muss das Straßenverkehrsrecht zulässige Höchstgeschwindigkeiten innerorts (30 km/h als Regel, andere Geschwindigkeiten je nach örtlichen Gegebenheiten und Erfordernissen als Ausnahme) neu regeln. Die Kommunen haben immer noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit muss endlich überall über die zuständigen Straßenverkehrsbehörden so angeordnet werden können, wie es unter Abwägung aller relevanten umwelt-, verkehrs- und städtebaubezogenen Belange angemessen ist. Dies nutzt den Städten, erweitert ihre Gestaltungsfreiheit und öffnet ihre Entwicklung in Richtung mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit.

Die Städte und Gemeinden brauchen einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es ihnen ermöglicht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und baukulturell angemessene Höchstgeschwindigkeit dort anzuordnen, wo sie es für sinnvoll erachten - auch für ganze Straßenzüge im Hauptverkehrsstraßennetz und ggf. auch stadtweit als neue Regelhöchstgeschwindigkeit.

Diese Forderung ist alles andere als radikal – sie ist anderswo in Europa längst umgesetzt und bewegt sich auch in Deutschland in einem Umfeld von aktuellen politischen Positionierungen, die die Dringlichkeit dieser Anpassung des Rechtsrahmens unterstreichen:

- Der **Deutsche Bundestag** hat am 17.01.2020 in seiner mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen angenommenen **Entschließung „Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr“** einen eindeutigen Auftrag an den Bund formuliert, den Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, von der innerörtlichen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h nach eigenem Ermessen auch auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen, wenn es den stadtpolitischen Zielen dient. So wird in der Entschließung u. a. gefordert, *„es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für ganze Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen“*.
- Die **Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK)** hat am 16.04.2021 zum Tagesordnungspunkt **„Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“** den Bund einstimmig aufgefordert, die in einer Ad-Hoc-AG der VMK erarbeiteten Vorschläge *„im Rahmen einer zeitnahen Novellierung des Rechtsrahmens, insbesondere von StVO, der VwV-StVO und Straßenverkehrsgesetz, in Abstimmung mit den Ländern ggf. zu berücksichtigen“*. Zu diesen Vorschlägen gehört u. a. eine Ergänzung des § 39 StVO (*„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist auch auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h zu rechnen“*) und ein Modellversuch zur Umkehrung der Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h.

- Das **Bundeskabinett** hat seiner Sitzung am 23.04.2021 einen neuen **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)** beschlossen, u. a. mit der Feststellung, dass es bedeutsam ist, *„in Mischverkehren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren“*. Damit liefert der Bund eine weitere Begründung, Tempo 30 auch im Hauptverkehrsstraßennetz anzuordnen.
- Das am 29.04.2021 *veröffentlichte Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz des Bundes* formuliert zudem einen klaren Handlungsauftrag an den Bund: Er muss so rasch wie möglich alle zur Verfügung stehenden rechtlichen Maßnahmen ergreifen, um auch die Mobilitäts- und Verkehrswende voranzutreiben. Auch wenn niedrigere innerörtliche Höchstgeschwindigkeiten nur in geringem Umfang direkten Einfluss auf die CO₂-Emissionen haben: Sie sind ein zentrales Element einer Stadtverkehrspolitik, die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und damit auch die klimaschädlichen Auswirkungen des Autoverkehrs verringern will.

Bei der Forderung, die Handlungsspielräume der Städte bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz der Städte zu vergrößern, geht es nicht um eine undifferenzierte und pauschale Maßnahme. Die Änderung des Rechtsrahmens soll deshalb durch ein vom Bund gefördertes und zentral evaluiertes **Modellvorhaben** in mehreren Städten begleitet werden. Das Modellvorhaben ermöglicht, verschiedene Aspekte vertieft zu untersuchen, die genauerer Betrachtung bedürfen. Das hilft, bei der Anwendung des neuen Rechtsrahmens etwaige negative Begleiteffekte der Neuregelung minimieren zu können bzw. ggf. rechtlich nachzusteuern. Das Modellvorhaben kann u. a. folgende Themen umfassen:

- Der **straßengebundene ÖPNV** darf durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Hauptverkehrsstraßennetz nicht signifikant benachteiligt werden. Es soll untersucht werden, in welchem Umfang solche Nachteile auftreten (z. B. Reisezeit, Auswirkungen auf betriebliche Kosten) und mit welchen Maßnahmen sie kompensiert werden können.
- Auf vielen Hauptverkehrsstraßen kann aus Platzgründen nicht oder nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf eine ausreichend dimensionierte separate **Radverkehrsinfrastruktur** geschaffen werden. Die Anordnung von Tempo 30 kann hier (auch als Zwischenlösung) bei Mischverkehr bzw. nicht ausreichenden Infrastrukturangeboten (z. B. Schutzstreifen) die Sicherheit erhöhen. Dazu fehlt es aber bislang an belastbaren Untersuchungen.
- Tempo 30 im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz soll nicht zu **Verdrängungseffekten** mit einer erhöhten Belastung untergeordneter Straßen führen. Besondere Bedeutung hat deshalb ein störungsarmer Verkehrsfluss. Es können ggf. aber auch ergänzende regulierende Maßnahmen im Nebennetz sinnvoll sein (z. B. Höchstgeschwindigkeiten < 30 km/h, Umgestaltung von Quartiersstraßen nach dem Vorbild von „Superblocks“ und anderes).

ERKLÄRUNG

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen Beigeordneten, Bürgermeister:innen und Stadtbaurät:innen der unterzeichnenden Städte erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit der Mobilitäts- und Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität in unseren Städten zu erhöhen.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auch auf Hauptverkehrsstraßen als integrierten Bestandteil eines nachhaltigen gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts und einer Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume.
3. Wir fordern den Bund auf, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Kommunen im Sinne der Resolution des Deutschen Bundestags vom 17.01.2020 ohne weitere Einschränkungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort anordnen können, wo sie es für notwendig halten.
4. Wir begrüßen ein vom Bund gefördertes begleitendes Modellvorhaben, das wichtige Einzelaspekte im Zusammenhang mit dieser Neureglung vertieft untersuchen soll (u. a. zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, zur Radverkehrssicherheit und zu den Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz), um ggf. bei den Regelungen bzw. deren Anwendung nachsteuern zu können.

6. Juli 2021 [im Original mit Unterschriften der Beigeordneten]

Stadt Freiburg im Breisgau
Bürgermeister

Stadt Leipzig
Bürgermeister und Beigeordneter

Stadt Aachen
Stadtbaurätin und Beigeordnete

Stadt Augsburg
Baureferent

Landeshauptstadt Hannover
Stadtbaurat

Stadt Münster
Stadtbaurat und Beigeordneter

Stadt Ulm
Bürgermeister

Die Initiative wird unterstützt von folgenden Städten und Gemeinden:

(Beitritte in der Reihenfolge des Eingangs, von links nach rechts)

Stadt Marktoberdorf	Stadt Konstanz	Stadt Friedrichshafen
Großstadt Pforzheim	Stadt Tübingen	Stadt Göppingen
Stadt Remseck am Neckar	Stadt Mannheim	Gemeinde Pullach i. Isartal
Stadt Hildesheim	Neustadt am Rübenberge	Stadt Lüneburg
Gemeinde Neufahrn bei Freising	Markt Murnau am Staffelsee	Stadt Dessau-Roßlau
Großstadt Wolfsburg	Großstadt Mönchengladbach	Gemeinde Salztal
Verbandsgemeinde Goldene Aue Gemeinde Berga (Kyffhäuser) Gemeinde Brücken-Hackpüffel Gemeinde Edersleben Stadt Kelbra Gemeinde Wallhausen	Stadt Eggenfelden	Stadt Koblenz
Stadt Wuppertal	Stadt Vöhringen	Stadt Laatzen
Große Kreisstadt Eisingen/Fils	Kreisstadt Miesbach	Stadt Dettelbach
Stadt Bonn	Stadt Kempen	Stadt Karlsruhe
Großstadt Erlangen	Stadt Bamberg	Kreisstadt Bad Schwalbach
Stadt Wolfratshausen	Stadt Lindenberg i. Allgäu	Großstadt Braunschweig
Stadt Coswig (Anhalt)	Stadt Wörth am Rhein	Stadt Ronnenberg
Stadt Coburg	Stadt Oldenburg	Große Kreisstadt Kitzingen
Stadt Marburg	Stadt Biberach an der Riß	Markt Altdorf
Stadt Friedberg (Hessen)	Stadt Altdorf bei Nürnberg	Markt Mering
Stadt Hof	Stadt Halle	Stadt Idstein
Stadt Krefeld	Stadt Senden (Bayern)	Stadt Saarbrücken
Stadt Maintal	Stadt Viernheim	Stadt Köln
Stadt Düsseldorf	Stadt Gudensberg	Stadt Meerbusch
Stadt Oranienburg	Stadt Rottenburg (am Neckar)	Stadt Puchheim

Markt Cadolzburg	Stadt Frankfurt am Main	Stadt Neustadt an der Weinstraße
Stadt Bochum	Stadt Schopfheim	Stadt Worms
Stadt Göttingen	Stadt Würzburg	Stadt Simbach a. Inn
Stadt Minden	Markt Regenstauf	Stadt Müllheim
Stadt Springe	Lutherstadt Wittenberg	Kreisstadt Lörrach
Gemeinde Eutingen im Gäu	Stadt Wassenberg	Stadt Nidderau
Stadt Heidelberg	Stadt Meldorf	Gemeinde Büttelborn
Stadt Schwäbisch Gmünd	Stadt Bad Wurzach	Stadt Gladbeck
Stadt Moers	Stadt Salzkotten	Gemeinde Seeshaupt
Gemeinde Elz	Freie Hansestadt Bremen	Stadt Bad Honnef
Gemeinde Marienheide	Stadt Ludwigsburg	Stadt Ludwigshafen
Marktgemeinde Schneeberg	Gemeinde Kusterdingen	Stadt Aschaffenburg
Stadt Freising	Stadt Lüdinghausen	Stadt Stuttgart
Stadt Eberbach	Stadt Lohr am Main	Stadt Kiel
Stadt Friedrichsdorf	Stadt Leonberg	Gemeinde Empfingen
Stadt Usingen	Stadt Neu-Anspach	Stadt Bietigheim-Bissingen
Stadt Kaarst	Stadt Landau in der Pfalz	Stadt Meckenheim
Stadt Ilshofen	Stadt Hennef	Stadt Bönningheim
Stadt Osnabrück	Stadt Weilheim i.OB	Stadt Schwäbisch Hall
Gemeinde Kreuzau	Berlin	Stadt Rösrath
Stadt Horb am Neckar	Universitäts- und Hansestadt Greifswald	Stadt Düren
Gemeine Langerwehe	Stadt Alsfeld	Stadt Fürth
Universitätsstadt Gießen	Gemeinde Vettweiß	Stadt Wiesloch
Stadt Siegen	Stadt Herzberg (Elster)	Gemeinde Petersaurach
Stadt Neuwied	Stadt Moosburg a.d. Isar	Stadt Olching

Gemeinde Echzell	Stadt Kandern	Stadt Schongau
Gemeinde Uffing a. Staffelsee	Landeshauptstadt Mainz	Stadt Wasserburg a. Inn
Gemeinde Oberhausen (VG Huglfing)	Stadt Flensburg	Gemeinde Iffezheim
Stadt Rheinbach	Stadt Rüsselsheim am Main	Gemeinde Gröbenzell
Stadt Rosbach v. d. Höhe	Stadt Eppelheim	Kreisstadt Unna
Stadt Falkensee	Stadt Karben	Gemeinde Schondorf am Ammersee
Stadt Solingen	Stadt Trier	Stadt Sachsenheim
Gemeinde Engelskirchen	Stadt Linden	Stadt Esslingen am Neckar
Gemeinde Kissing	Stadt Hemmingen	Stadt Memmingen
Stadt Lipstadt	Stadt Tettngang	Stadt Kerpen
Gemeinde Roggentin	Stadt Jever	Stadt Telgte
Stadt Schwentinal	Stadt Bad Vilbel	Stadt Hanau
Markt Roßtal	Gemeinde Durach	Gemeinde Wöllstadt
Gemeinde Forstern	Stadt Bad Nauheim	Gemeinde Riegsee
Stadt Lollar	Gemeinde Marzling	Stadt Nidda
Stadt Ibbenbüren	Markt Großlangheim	Markt Holzkirchen
Stadt Wertheim	Stadt Overath	Gemeinde Merzenich
Gemeinde Biebergemünd	Große Kreisstadt Leutkirch im Allgäu	Markt Wartenberg
Stadt Ahaus	Gemeinde Poppendorf	Stadt Elsdorf
Gemeinde Haag a. d. Amper	Stadt Ahrensburg	Stadt Königswinter
Stadt Witten	Gemeinde Alfter	Gemeinde Limeshain
Stadt Bergisch Gladbach	Gem. Klein Gladebrügge	Stadt Templin
Stadt Plön	Gemeinde Großenseebach	Landeshauptst. Wiesbaden
Stadt Rheinfelden	Stadt Zeil a. Main	Gem. Glienicke/Nordbahn
Gemeinde Windach	Gemeinde Bayerisch Gmain	Kreisstadt Mühl Dorf a. Inn

Stadt Dreieich	Gemeinde Attenkirchen	Gemeinde Wolfersdorf
Gemeinde Zolling	Gemeinde Schwülper	Gemeinde Fargau-Pratjau
Stadt Hammelburg	Stadt Lauchheim	Stadt Rutesheim
Stadt Karlstadt	Stadt Stein	Stadt Castrop-Rauxel
Große Kreisstadt Weingarten	Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Markt Peiting
Stadt Seelze	Stadt Cuxhaven	Stadt Duisburg
Stadt Brühl	Gemeinde Seefeld	Barbarossastadt Gelnhausen
Stadt Obertshausen	Stadt Bad Homburg v.d. Höhe	Gemeinde Möglingen
Stadt Georgsmarienhütte	Gemeinde Maisach	Gemeinde Berg
Gemeinde Swisttal	Gemeinde Stephanskirchen	Gemeinde Rümmingen
Markt Lichtenau	Stadt Ansbach	Stadt Bleckede
Gemeinde Odenthal	Markt Sulzberg	Gemeinde Hermaringen
Stadt Rheinberg	Stadt Oberursel	Große Kreisstadt Balingen
Gemeinde Poing	Gemeinde Thulendorf	Gemeinde Nauheim
Stadt Wiehl	Markt Parkstein	Stadt Troisdorf

Stand: 26. August 2022

Ö 16.1



SPD-Fraktion Ratzeburg

Uwe Martens

Ricarda-Huch-Weg 2, 23909 Ratzeburg

Tel.: 04541/84137, mobil: 0171/5866521

E-Mail: uwe.martens@spd-ratzeburg.de

Ratzeburg, 02.09.2022

**Herrn Stadtpräsidenten
Ottfried Feußner
Unter den Linden 1**

23909 Ratzeburg

Nachrichtlich:

**Herrn Bürgermeister Eckard Graf
Herrn Axel Koop, Fachbereich 1**

**Regelhöchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet - Beitritt zur Städteinitiative
"Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten - eine neue
kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr";
Antrag zur Sitzung der Stadtvertretung am 19.09.2022**

Präambel

Die aktuelle Verkehrspolitik erfährt richtigerweise gerade einen Paradigma Wechsel; weg vom „schnell von A nach B kommen“ hin zu „die Aufenthaltsqualität in den Städten erhöhen“.

Dieser Wechsel muss seine Umsetzung auch in der Verkehrsplanung der Stadt Ratzeburg wiederfinden.

Die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen sowie die Senkung der Lärm- und Luftbelastung stehen dabei im Mittelpunkt!

Vor diesem Hintergrund **beantragt** die SPD Fraktion, dass die Stadtvertretung beschließen möge:

Die Stadt Ratzeburg tritt zum nächst möglichen Zeitpunkt der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten - eine neue kommunale Initiative für stadtverträglichen Verkehr“ bei.

Gründe:

Die SPD-Fraktion Ratzeburg hält es, wie übrigens bereits sehr viele Kommunen (siehe beigefügte Übersicht), für richtig und erforderlich, dass künftig grundsätzlich „Tempo 30“ auf allen innerstädtischen Straßen gilt und die Stadt Ratzeburg in eigener Verantwortung darüber entscheidet, ob und wo hiervon Ausnahmen gemacht werden. Die derzeitige Verfahrensweise, dass Tempolimits unter 50 km/h von der zuständigen Verkehrsaufsicht nur unter besonderen Voraussetzungen angeordnet werden können, wird nicht mehr als zeitgemäß erachtet. Gerade die aktuelle Ablehnung des Antrages der Stadt durch die Verkehrsaufsicht, auf der Straße „Unter den Linden“ ein Tempolimit von 30 km/h einzurichten, spiegelt wider, dass die Bedarfe unserer Kommune mit den aktuellen rechtlichen Regelungen nicht mehr überein zu bringen sind.

Durch die rechtliche Umsetzung der geforderten Regelhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h kämen wir wieder einen Schritt weiter, unsere Stadt lebenswerter zu machen!

Zur weiteren Begründung verweisen wir auf das beigefügte Positionspapier der in Rede stehenden Städteinitiative.



(Uwe Martens – Fraktionsvorsitzender)

gez. Klaus-Peter Roggon

(Ausschussmitglied im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss)

gez. Carsten Ramm

(Stellv. Vorsitzender vom Planungs-, Bau- und Umweltausschuss)