

Mittelung

**HAGEN**   
Stadt der FernUniversität  
Der Oberbürgermeister

Stadt Hagen Postfach 4249 58042 Hagen

Deutsche Bahn AG  
Herrn Vorstandsvorsitzenden  
Dr. Rüdiger Grube  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und  
Bauordnung

Rathaus I, Rathausstraße 11, 58095 Hagen  
Auskunft erteilt  
Herr Lellek, Zimmer D.407  
Tel. (02331) 207 3160  
Fax (02331) 207 2461  
E-Mail [Ralf.Lellek@stadt-hagen.de](mailto:Ralf.Lellek@stadt-hagen.de)

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Mein Zeichen, Datum

61/110, 26.08.2015

## **Standortprüfung im Rahmen der "Stationsoffensive" der Deutschen Bahn AG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits im März diesen Jahres der Presse zu entnehmen war, prüft die Deutsche Bahn AG für eine Reihe von Standorten innerhalb ihres Streckennetzes die Einrichtung zusätzlicher Stationen, um auch im Bereich des Schienennahverkehrs mehr Zustieger für die Bahn gewinnen zu können. Die Stadt Hagen begrüßt diese Initiative der Deutschen Bahn AG ausdrücklich.

Innerhalb des Streckennetzes ist der Hagener Hauptbahnhof dabei seit je her ein Knotenpunkt vieler Eisenbahnstrecken aus der Region. Zu nennen sind hier

- die Bergisch-Märkische Strecke in Richtung Düsseldorf/Köln und Dortmund/Hamm
- die Ruhr-Sieg-Strecke in Richtung Essen und Siegen/Frankfurt,
- die Obere Ruhrtalbahn nach Warburg/Kassel und
- die Volmetalbahn Richtung Lüdenscheid bzw. nach der Reaktivierung des Abschnitts Brügge - Meinerzhagen auch bis Gummersbach/Köln.

Die meisten Bahnhöfe in Hagen entstanden nicht als Hagener Bahnhöfe, sondern waren Stationen der vor der Eingemeindung 1975 im Umkreis des damaligen Hagens befindlichen Nachbargemeinden: Vorhalle (damals zu Herdecke gehörend), Bahnhof Hohenlimburg, Bahnhof Dahl und Rummenohl, sowie der Bahnhof Haspe. Die Standorte der Bahnhöfe mit ihren Gleisanlagen dienten nicht nur dem Personenverkehr, sondern in erster Linie vielfach den Belangen des Güterverkehrs in der Nähe großer Produktionsstätten. Insbesondere in der Nachkriegszeit wurde bei der Ausweisung neuer Wohngebiete auch in Hagen nicht sonderlich Rücksicht auf eine gute Anbindung an den Schienenverkehr genommen, zumal attraktive Wohnlagen nicht im Bereich von Fabriken und Bahnanlagen, sondern eher auf der "grünen Wiese" gesucht wurden.



STADT HAGEN  
Stadt der FernUniversität  
Briefadresse: Postfach 4249, 58042 Hagen  
Paketadresse: Rathausstr. 11, 58095 Hagen  
Vermittlung: 02331/207-5000

Sparkasse Hagen (BLZ 450 500 01)  
Kto.-Nr. 100 000 444  
IBAN DE 23 4505 0001 0100 0004 44  
BIC WELADE3HXXX  
weitere Banken unter [www.hagen.de/bankverbindungen](http://www.hagen.de/bankverbindungen)

Das Bild der Großstädte hat sich in den vergangenen 50 Jahren gewandelt. Die Produktionsstätten mit ihrem immensen Güteraufkommen und hoher Konzentration an Arbeitsplätzen sind in unserer Region so gut wie verschwunden. Stattdessen dominiert das Dienstleistungsgewerbe und die Menschen suchen wieder die urbanen Bereiche auf, um ihre persönliche Versorgung auch im Alter sicherstellen zu können. Insofern stellt sich auch im Zusammenhang mit den neuen Kommunikations- und Informationstechnologien ein umgekehrter Prozess ein: die Arbeit und Erwerbstätigkeit dezentralisiert sich, während sich die Lebens- und Versorgungsbereiche der Menschen wieder konzentrieren.

Nicht nur die Städte, sondern auch die Eisenbahn hat sich gewandelt. Die hohen Emmissionen von Dampflokomotiven sind verschwunden. Der Zugverkehr ist leiser geworden. Der Eisenbahnbetrieb konzentriert sich insgesamt auf weniger Fläche. Die Verträglichkeit der heute notwendigen Bahnanlagen mit städtebaulichen Anforderungen ist in den vergangenen Jahrzehnten gestiegen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die mögliche Neueinrichtung zusätzlicher Bahnhöfe bzw. Haltepunkte mittlerweile aus städtebaulicher Sicht anders dar, als vor 20 oder 30 Jahren. Dies gilt auch für die Stadt Hagen. Bereits um 1990 wurden im Rahmen regionaler Arbeitskreise (RAK) Maßnahmenpakete zur Attraktivierung einzelner Eisenbahnstrecken erarbeitet. Einen solchen Arbeitskreis gab es auch für die Volmetalbahn von Dortmund über Hagen nach Lüdenscheid. In dem damals erarbeiteten Konzept wurde u.a. auch ein zusätzlicher Haltepunkt im Hagener Stadtteil Eilpe als sinnvoll erachtet. Eine Prognose hinsichtlich zusätzlicher Einsteiger an diesem Haltepunkt war in dem Maßnahmenkonzept des RAK nicht enthalten.

Der aus heutiger Sicht als sinnvoll anzusehende Standort für einen zusätzlichen Haltepunkt befindet sich im Bereich des Eilper Zentrums mit Zugang am Brückenkopf an der Hasselstraße. Im damaligen Konzept lag der favorisierte Standort etwa 650m weiter in Richtung Delstern. Doch im Bereich Hasselstraße ist eine fußläufige Verbindung zu der Bushaltestelle Eilpe Physiomed gegeben, an der sowohl Busse aus Richtung Breckerfeld, wie auch Busse aus dem Wohngebiet Eilperfeld und aus dem Volmetal halten. Ferner befindet sich in unmittelbarer Nähe ein hochfrequentiertes Einkaufszentrum.

Als weiterer Standort für einen Haltepunkt kommt der Bereich der Bahnüberführung über die Eilper Straße in Betracht. Dieser Haltepunkt liegt ebenfalls in einem dichtbesiedelten Gebiet und würde an dieser Stelle auch den stark sanierungsbedürftigen Haltepunkt Hagen-Oberhagen - auch im Hinblick auf eine barrierefreie Erreichbarkeit - ersetzen können

Im Rahmen einer systematischen Durchleuchtung des Schienennetzes nach geeigneten Standorten für Bahnstationen mit entsprechendem Fahrgastpotential - so wie die Stationsoffensive der Deutschen Bahn durch die Berichterstattung der Presse in der Öffentlichkeit vermittelt wurde - halten wir es für dringend geboten die beschriebenen Standorte in die Untersuchungen der Stationsoffensive miteinzubeziehen. Für Fragen zur Klärung der baulichen Realisierbarkeit einer Bahnstation an diesem Standort stehen wir jederzeit zur Verfügung ebenso wie für Anfragen bezüglich erforderlicher Daten zur Potentialanalyse weiterer Standorte innerhalb Hagens.

Mit freundlichen Grüßen

Erik O. Schulz

## Mitteilung

### Gehölzpflege an der Haßleyer Straße – Straßen.NRW erklärt Schnittmaßnahme

Wie bereits in der Zeitung berichtet, führt Straßen.NRW seit der vergangenen Woche eine umfangreiche Gehölzschnittmaßnahme entlang der Haßleyer Straße, beginnend vom Kreisel an der Straße „Zur Hünenpforte“ bis zur Einmündung in die „Raiffeisenstraße“ nach Holthausen, durch. Bedingt auch durch die Nähe zum stark genutzten Erholungsgebiet in Haßley führte diese Maßnahme zu großen Protesten und Nachfragen aus Politik und Bürgerschaft.

Am 15. Oktober führte Straßen.NRW daher eine Ortsbesichtigung durch und erläuterte zusammen mit dem Umweltamt der Stadt Hagen den Vertretern des Landschaftsbeirates, des Umweltausschusses und der Bezirksvertretung Mitte die Hintergründe und Funktion der jetzt sehr intensiv erscheinende Schnittmaßnahme.

Anlass dazu war und ist die an erste Stelle zu setzende Herstellung der Verkehrssicherheit. Kranke und alte zu hoch gewachsene Bäume verlieren ihre Standfestigkeit und könnten Auto- oder Radfahrer und Fußgänger gefährden. Zweige, die in den Verkehrsraum ragen, könnten Fahrzeuge beschädigen.

Straßen.NRW strebt in der Regel eine selektive Gehölzpflege an. Das heißt, dass Sträucher, die im Randbereich zur Straße stehen, zurückgeschnitten werden und einzelne im hinteren Bereich stehenden Bäume gefällt werden, damit deren Nachbargehölze freier stehen. Diese selektive Gehölzpflege ist jedoch nicht immer möglich. Sie eignet sich vor allem dann, wenn bereits ausreichend Bäume vorhanden sind, die auch allein stehend noch stabil und sicher sind.

Dies ist allerdings an der Haßleyer Straße leider nicht der Fall, wovon sich die Mitglieder der Gremien überzeugen konnten. Hier handelt es sich deshalb um einen anders zu betrachtenden Altbestand. Die Gehölze stehen extrem dicht, vermehrt haben sich kleinkronige, langstielige und instabile Bäume gebildet. Vor Ort konnten an den Bäumen zudem Schadsymptome erkannt werden und verständlich erklärt werden. Da sie zudem im Bereich der Böschungen noch auf einem nicht durchwurzelungsfähigen Boden stehen, ist der Anteil von nicht mehr standsicheren Bäumen sehr hoch. Damit sind sie extrem gefährdet durch Wind- und Schneebruch. Letztendlich musste festgestellt werden, dass der aktuell erforderlich gewordene Gehölzschnitt auf einer aus heutiger Sicht ungünstigen Anpflanzung und einer ausgebliebenen „Durchforstung“ der letzten Jahre beruht.

Nun soll durch ein gezieltes auf-den-Stock- Setzen, verbunden mit der Förderung von Einzelbäumen, der angestrebte mehrschichtige und dichte Aufbau der Pflanzung erreicht werden. Andere Möglichkeiten, wie z.B. ein abschnittsweises Vorgehen, erweisen sich aus fachlicher Sicht heraus als nicht mehr durchführbar. Auch diese wurde den Gremienmitgliedern nachvollziehbar erläutert. Für die Tierwelt wird sich die weitere Entwicklung des Gehölzbestandes positiv auswirken. Durch die Förderung der Sträucher entstehen hier z.B. nun mehr Nist- und Versteckmöglichkeiten.

Straßen.NRW wird die begonnene Schnittmaßnahme nunmehr an der westlichen Böschungsseite weiterführen. Seitens der Teilnehmer wurde dazu eine umfassendere und frühzeitige Information der Bürger und Politik gefordert.

Grundsätzlich beachtet Straßen.NRW bei der Gehölzpfllege die einschlägigen Vorschriften zu natur- und artenschutzrechtlichen Belangen gemäß dem Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen und dem Bundesnaturschutzgesetz. Die Maßnahmen werden an die zuständige untere Landschaftsbehörde gemeldet, bevor sie vor Ort schließlich von Straßen.NRW-Mitarbeitern oder beauftragten Unternehmen durchgeführt werden.

Die Unterhaltung und Pflege des Straßenbegleitgrüns unterliegt gemäß § 4 des Bundesfernstraßengesetzes und § 9a Absatz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen der Eigenverantwortung des Trägers der Straßenbaulast für die Sicherheit und Ordnung seiner Anlagen. Einer Anzeige bzw. einer Genehmigung oder Überwachung durch andere Behörden bedarf es verfahrensmäßig nicht. Was für Außenstehende häufig nach einem "Kahlschlag" aussieht, hilft der Natur dabei, sich zu verjüngen und neu aufzustellen bei gleichzeitiger Herstellung der Verkehrssicherheit.

Eine weitere Maßnahme muss in Kürze entlang der Straße „Zur Hünenpforte“ an der Straßenböschung bis zum Milchenbach durchgeführt werden. Hierzu erfolgt eine gesonderte Presseinformation.



HEB GmbH | Fuhrparkstraße 14-20 | 58089 Hagen

Stadt Hagen  
VB 3  
Rathausstraße 11  
58095 Hagen

Ansprechpartnerin	Frau Grebe
Telefon	023 31 3544-4148
Fax	023 31 25385
E-Mail	a.grebe@heb-hagen.de
Standort	HEB GmbH - Hagener Entsorgungsbetrieb Verwaltung Fuhrparkstraße 14 – 20 58089 Hagen
Ihr Zeichen Mein Zeichen	HEB/R
Datum	04.11.2015

### **Stellungnahme zum BMUB-Arbeitsentwurf eines Wertstoffgesetzes**

Sehr geehrte Frau Kaufmann,

nachstehend übersenden wir Ihnen wie besprochen unsere Stellungnahme zum Entwurf eines Wertstoffgesetzes mit der Bitte um vollumfängliche Übermittlung unserer Position an den Deutschen Städtetag.

Der vorgelegte Entwurf eines Wertstoffgesetzes ist aus Sicht der HEB GmbH ein Angriff auf die integrierte kommunale Abfallwirtschaft und damit auf die Daseinsvorsorge dieses Teilbereiches der Kommune; die in Hagen für die kommunale Abfallwirtschaft Verantwortlichen lehnen diesen Entwurf entschieden ab.

Der Entwurf ist so angelegt, dass die aktuellen Strukturen, die von der Fachwelt seit Jahren als in ineffizient und intransparent erkannt werden, nicht nur stabilisiert, sondern weiter fortgeschrieben werden. Es ist nicht begreifbar, warum ein seit Jahren von allen Beteiligten kritisierter System, welches keinerlei ökologische Lenkungskraft entwickeln konnte und lediglich zur Bedienung finanzieller Einzelinteressen dient, jetzt von der Legislative noch zusätzlich gestärkt wird. Im Grunde handelt es sich lediglich um eine neue Auflage der bisherigen Verpackungsverordnung mit umfangreicheren Zugriffs- und Regulierungsrechten zu Gunsten der Dualen Systeme, eine Ausweitung der bei den Dualen Systemen zu lizenzierenden Produkte und eine Schwächung der kommunalen Selbstverwaltung.

Gebührenstabilität ist auf Dauer nur möglich, wenn Stoffströme im Sinne einer verantwortlichen Daseinsvorsorge in kommunaler Hand sind. Gebührenstabilität als wesentlicher Faktor einer gemäß gesetzlich in kommunalen Abfallwirtschaftskonzepten (AWK) zu gewährleistenden zehnjährigen abfallwirtschaftlichen Planungssicherheit kommunaler Abfallwirtschaft wird durch den vorliegenden Entwurf ausgehöhlt und gegen den Begriff Produktverantwortung ausgespielt.

Im Ergebnis führt der Entwurf zu einer vollständigen Privatisierung der Wertstoffentsorgung und damit zu einer weiteren Zurückdrängung der Kommunen aus der Hausmüllentsorgung und damit zur Destabilisierung der Abfallgebühren.

Eine funktionierende Wertstoffwirtschaft, welche ökologische und volkswirtschaftliche Belange verfolgt, kann nur in vollständig kommunaler Verantwortung glücken. Nur eine umfassende kommunale Verantwortung für die Erfassung, Sortierung und Verwertung des kompletten Siedlungsabfalls kann dauerhaft in die Umsetzung einer ökonomisch und ökologisch effizienten sowie bürgerfreundlichen Wertstoffwirtschaft führen. Eine nachhaltige Wertstoffwirtschaft kann nur durch kommunale Steuerungsverantwortung in Erfassung und Verwertung gelingen. Entsprechend deren Maßgabe sind hierbei zu vergebende Leistungen im Wettbewerb nach öffentlichem Vergaberecht ausschreibbar. Die Rolle der Dualen Systeme kann (wie in vielen Ländern üblich) auf die eines Maklers reduziert werden – eine ökologische Verantwortung trugen diese sowieso nie. Die zentrale Stelle könnte jedoch auch diese Funktion übernehmen.

### **Privatisierung der Wertstoffentsorgung**

Mit dem Arbeitsentwurf werden Sammlung, Sortierung und Verwertung von Verpackungen und stoffgleichen Nichtverpackungen (und somit ein Großteil der momentan noch den Kommunen angedienten Wertstoffe) vollständig den Systembetreibern übertragen, die Kommunen erhalten nur noch wenige und zudem rechtlich kaum durchsetzbare Gestaltungsmöglichkeiten bei der Sammlung.

### **Produktverantwortung**

Die allgemeinen ökologischen Anforderungen nach § 4 beziehen sich nur auf Verpackungen, nicht auf stoffgleiche Nichtverpackungen, werden nicht weiter operationalisiert und ihre Verletzung wird auch nicht sanktioniert.

Die Verpflichtung der Systeme nach § 21, bei der Lizenzentgeltbemessung Anreize zur Förderung der werkstofflichen Verwertbarkeit zu setzen, bleibt ein reiner Appell, da lediglich der zentralen Stelle über die Umsetzung zu berichten ist. Die entscheidenden Gremien innerhalb der zentralen Stelle werden von Interessengruppen auf der Hersteller- und Systemseite dominiert. Die zentrale Stelle hat weder Kontrollinteressen noch Sanktionsmöglichkeiten. Die Vorgabe aus dem Eckpunktepapier vom 12.06.2015, dass die Lizenzentgelte die Recyclingfähigkeit von Verpackungen und Produkten berücksichtigen sollen, wird damit nicht umgesetzt.

### **Keine Gestaltungsrechte der Kommune**

Nach dem Eckpunktepapier sollten die Einflussmöglichkeiten der örE wesentlich gestärkt werden. So sollten die örE insbesondere die Möglichkeit erhalten, bestimmte Vorgaben bereits vorab festzulegen und damit den Rahmen für die Abstimmungsvereinbarung einseitig vorzugeben.

Im Arbeitsentwurf findet sich dieser Ansatz kaum noch wieder. Danach kann ein örE für die durchzuführende Wertstoffsammlung lediglich dann verbindliche Vorgaben für einzelne Aspekte festlegen, soweit sie erforderlich sind, um eine Beeinträchtigung der öffentlich-rechtlichen Sammelstruktur zur Erfassung von Abfällen aus privaten Haushaltungen durch die Wertstoffsammlung zu vermeiden und soweit deren Befolgung den Systemen bei der Erfüllung ihrer Pflichten nach diesem Gesetz technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist (§ 22 Abs. 2).

Mit dem zitierten Erforderlichkeitsvorbehalt werden Sinn und Zweck der kommunalen Gestaltungsrechte grundlegend verfehlt. Diese sollen nicht dazu dienen, Beeinträchtigungen der öffentlich-rechtlichen Sammelstruktur abzuwenden, sondern u.a. dazu, die Wertstofferfassung an den Servicewünschen der Bürgerinnen und Bürger und an stadtgestalterischen Belangen auszurichten. Mit der jetzigen Formulierung in § 22 Abs. 2 können diese öffentlichen Interessen von den Kommunen nicht gegenüber den Systemen durchgesetzt werden.

Ebenso deplatziert ist daher die Einschränkung in § 22 Abs. 2 S. 2, nach der der örE seine Vorgaben nur bei einer wesentlichen Änderung der Rahmenbedingungen ändern kann; schon die wortähnliche Vorläuferbestimmung in § 6 Abs. 4 S. 11 VerpackV hat den örE in der Praxis keinen entsprechenden Anpassungsanspruch vermitteln können und läuft ins Leere. Die Kommune hätte künftig kaum eine Möglichkeit, qualitative und ökologische Standards festzulegen.

### **Eigentumsfrage PPK**

Als Affront gegenüber der kommunalen Entsorgungswirtschaft muss der Herausgabeanspruch der Systembetreiber für PPK-Verpackungen nach § 22 Abs. 5 S. 6 gewertet werden. Seit Jahren versuchen die Systembetreiber, Herausgabeansprüche aus Eigentum für PPK-Verpackungen gegenüber den örE gerichtlich geltend zu machen, sind hiermit jedoch stets gescheitert.

Anstatt das klare Votum der Zivilgerichte – Eigentümer der Papierabfälle ist derjenige, der sie sammelt – zu respektieren, stellt das BMUB diese Rechtsprechung auf den Kopf und verschafft den Systembetreibern nunmehr einen eigenen Anspruch auf Herausgabe der vom örE gesammelten Papierverpackungen. Damit macht sich das BMUB zum Erfüllungsgehilfen der Systembetreiber und verschiebt die Zugriffsrechte auf die Wertstoffe aus privaten Haushalten zum Nachteil der Kommunen weiter auf die Systembetreiber.

### **Keine kommunale Sanktionsmöglichkeit**

Im Eckpunktepapier vom Juni 2015 wurde den Kommunen die Befugnis zugesichert, sie könnten im Rahmen der Abstimmung mit den dualen Systemen eine vertragliche Durchgriffsmöglichkeit auf das vor Ort tätige Entsorgungsunternehmen vereinbaren.

Davon findet sich im Gesetzentwurf nichts mehr wieder. Stattdessen heißt es nunmehr in § 22 Abs. 7 S. 2: Ein öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger kann von den Systemen verlangen, dass ihm die Befugnis eingeräumt wird, den mit der Durchführung der Sammlung werthaltiger Abfälle zu beauftragenden Entsorgungsdienstleister im Fall der Nicht- oder Schlechtleistung zu rügen. Die Vereinbarung eines „Rügerechts“ anstelle eines Durchgriffsrechts ist wertlos und überflüssig, da der öRE auch heute schon Rügen aussprechen kann. Ein Rügerecht ohne rechtliche Konsequenz für den Entsorger ersetzt kein Durchgriffsrecht der Kommune auf den Entsorger. Der Regelungsauftrag aus dem Eckpunktepapier wird auch hier deutlich verfehlt. Die Kommune hat bei Schlecht- oder Nichteinhaltung der kommunalen Vorgaben somit keine Möglichkeit, auf den beauftragten Entsorger zuzugreifen.

#### **Kommunale Vorgaben werden nicht zur Ausschreibungsgrundlage**

In den Eckpunkten des BMUB wurde zugesichert, dass im Rahmen der Ausschreibung der Erfassungsdienstleistungen die verbindlichen Vorgaben der Kommunen in den Vergabebedingungen festzuschreiben wären. In der entsprechenden Regelung des § 23 zur Ausschreibung von Sammelleistungen findet sich aber nichts dazu, wie die Vorgaben des öRE in die Leistungsbeschreibung für die Erfassungsleistung Eingang finden. Insofern erlangen die kommunalen Vorgaben offensichtlich keinerlei rechtliche Verbindlichkeit für den beauftragten Entsorger.

#### **Keine Anwendung des öffentlichen Vergaberechts auf die Systembetreiber**

Gemäß dem Eckpunktepapier sollte in einem Wertstoffgesetz allgemeinverbindlich geregelt werden, dass die dualen Systeme die Erfassungsdienstleistungen nach den Vorgaben des Vergaberechts (GWB) öffentlich ausschreiben müssen, um einen fairen Wettbewerb um die Erfassungsdienstleistungen sicherzustellen. Dies wird im Arbeitsentwurf nicht umgesetzt.

Nach § 23 haben die Systeme lediglich die Sammelleistungen für die einzelnen Vertragsgebiete im Wettbewerb diskriminierungsfrei im Wege eines transparenten Ausschreibungsverfahrens auszuschreiben. Offensichtlich hat das BMUB keinen Weg gefunden, das öffentliche Vergaberecht auf die privaten Systembetreiber anzuwenden, womit sich ein grundlegender Nachteil gegenüber einer kommunalen Organisationsverantwortung bestätigt.

Insgesamt findet damit das Vergaberecht, welches gegenwärtig abermals modernisiert wird, um ein höheres Schutzniveau bei Auftragsvergaben zu erzielen, auf den gesamten Bereich der Entsorgung von Verpackungen und stoffgleichen Nichtverpackungen zukünftig keine Anwendung. Diese Vorgehensweise des BMUB ist bemerkenswert, wenn man sich gleichzeitig vergegenwärtigt, dass das Vergaberecht dem Wettbewerb, dem Verbraucherschutz und vor allem der Korruptionsprävention dienen soll.

#### **Verwehrung des Zugangs zu den Verwaltungsgerichten**

Gemäß § 27 Abs. 1 haben bei Uneinigkeit zwischen einem öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger und einem System in Fragen der Abstimmung nach § 22 diese vor einer

Auseinandersetzung in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren ein Schlichtungsverfahren bei der von der Zentralen Stelle eingerichteten Schiedsstelle durchzuführen.

Den örE wird damit im Ergebnis der Zugang zur Verwaltungsgerichtsbarkeit abgeschnitten. Damit rundet sich das Bild des Arbeitsentwurfs ab: Den örE werden keine einklagbaren Gestaltungsrechte gegenüber den Systembetreibern eingeräumt, sondern lediglich rudimentäre Mitspracherechte zu Einzelaspekten ohne rechtliche Durchsetzbarkeit. Damit ist im Arbeitsentwurf die Rechtsposition der örE noch schwächer ausgeprägt als in der geltenden Verpackungsverordnung, die immerhin den örE das Recht gibt, im Falle eines Konflikts mit den Systembetreibern die Verwaltungsgerichtsbarkeit anzurufen.

HEB lehnt das Gesetz daher in Gänze ab.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Bleicher  
Geschäftsführer

  
Reiche  
Geschäftsführer

