

In der analogen Welt wurde das Angebot perforiert und ggf. kopiert, um sicherzustellen, dass das abgegebene Angebot nicht verändert wurde. Das ist so in der elektronischen Welt nicht aufrechtzuerhalten.

Sicher ist, dass die Angebote auf der Vergabeplattform digital signiert sind und mittels Prüfsumme das nachvollzogen werden kann. Das von der Vergabestelle herunter geladene Angebot (ZIP-Ordner) wird weiter verarbeitet und verliert deshalb diesen Status. Das ist hinnehmbar, weil jederzeit das Original von der Vergabeplattform (zumindest beim Vergabemarktplatz NRW) erneut geladen werden kann und für Vergleichszwecke zur Verfügung steht.

Organisatorisch ist sicherzustellen, dass die Bedarfsstelle nach der Bearbeitung der Angebote auf den Status der Leserechte zurückgesetzt wird, damit am Ende die aus dem Ordner generierte Vergabedokumentation endgültig ist.

Weitergehende Anforderungen an die Vergabedokumentation werden rechtlich nicht gestellt. Insbesondere ist es nicht mehr erforderlich, diese „schriftlich“ zu fertigen, es reicht die „Textform“ aus. Das bedeutet übersetzt, das die elektronische Abfassung ohne Signatur hinreichend ist.

Möchte ein Bieter in einem Vergabeverfahren dies in Frage stellen, muss er hinreichend qualifiziert vortragen, an welcher Stelle wie die Dokumentation nicht der Echtheit unterliegt. Davon zu trennen ist natürlich die – auch bisher sich stellende – Frage, ob die Vergabedokumentation vollständig ist.

### Reicht die elektronische Dokumentation für das Nachprüfungsverfahren?

Nach neuem Recht darf die Vergabeakte elektronisch (in Textform) geführt werden. Eine Anforderung der Vergabeakte in Papierform, also die Fertigung eines Ausdrucks für die Vergabekammer entspricht mithin nicht den gesetzlichen Anforderungen. Eine solche Anforderung mutet auch angesichts der vorhandenen Behördenpostfächer und der Regelung im Verwaltungsverfahrenrecht zur elektronischen Kommunikation befremdlich an.

### Wie geht es nach der Zuschlagsentscheidung elektronisch weiter?

Auch nach der Zuschlagsentscheidung kann eine Auftragserteilung elektronisch erfolgen. Mit dem elektronisch vorhandenen Leistungsverzeichnis kann das

entsprechende Leistungsprogramm abgearbeitet werden. Soweit vereinbart akzeptiert der öffentliche Auftraggeber ausschließlich elektronische Rechnungen, wenn er zuvor in diesem Bereich seinen internen Workflow mit Kämmerei und Stadtkasse optimiert hat.

### Fazit

- Die Überführung der analogen Bearbeitung der Vergabeunterlagen in die digitale Bearbeitung bedarf einer sorgfältigen Vorbereitung.
- Anhand der vorhandenen Organisationsstruktur ist zu analysieren, welche bisherigen Handlungsstränge aus Gründen der Korruptionsprävention noch konserviert werden. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Kommunikationswege, der Zustimmungserfordernisse, der Rollenzuweisung und der Entscheidungsbegebnisse.
- Aufgrund unterschiedlicher Beteiligter (Fachbereiche/Ämter) mit z.T. eigenständiger Aufgabenzuweisung ist eine gemeinsame Kommunikations- und Speicherplattform anzustreben.

- Erst diese kann eine vollständige Vergabedokumentation mit allen gesetzlich geforderten Facetten gewährleisten.
- Hilfreich ist in diesem Zusammenhang eine Vergabesoftware. Wird diese eingesetzt, sollten aus Kostengründen die Vergabehandbücher des Bundes (Hochbau und Straßenbau) sowie des jeweiligen Landes (VgV und UVgO) eingesetzt werden und auf eine Anpassung auf kommunale Belange verzichtet werden. Dies gilt natürlich nur für die Formularsätze, nicht aber für die eigentliche Dienst-anweisung.
- Eine vollständige elektronische Sachbearbeitung von der Definition des Beschaffungsbedarfs über die Mittelanforderung, dem elektronischen Vergabeverfahren bis zur elektronischen Vertragsabwicklung erfordert eine dezidierte Rechte- und Rollenzuweisung und kann den Workflow in der Kommune verbessern.
- Voraussetzung ist dann aber eine konsequente medienbruchfreie Umsetzung des digitalen Prozesses.

# Zuschlag oder nicht?



*Dipl.-Ing. Ulrich Welter, ö.b.u.v. Sachverständiger für Honorare nach HOAI, inside® Büsum*

**Bei der Planung und der Bauüberwachung von Anlagen für den Straßenverkehr kommt es in der Praxis häufig zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Auftraggebern und Planern. Gestritten wird dann meist um die Frage, ob es sich bei dem zu planenden Objekt um einen Umbau, eine Modernisierung oder eine Instandsetzung im Sinne der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) handelt. Die zutreffende Antwort hierauf hat unmittelbaren Einfluss auf das Honorar, weil ggf. ein Zuschlag anfällt.**

Anlagen des Straßenverkehrs sind vom Verordnungsrahmen der HOAI erfasst (vgl. § 45 Nr. 1 HOAI). Aus diesem Grund gelten auch die Bestimmungen der HOAI für das Planen im Bestand. Gem. § 6 Abs. 2 HOAI kann bei Umbauten und Modernisierungen ein Zuschlag schriftlich vereinbart werden. Die Vorschrift lautet:



gemäß der Anwendung der Bewertungsmerkmale zuzuordnen ist,

3. den Leistungsphasen,
4. der Honorartafel und
5. dem Umbau- oder Modernisierungszuschlag auf das Honorar.

Der Umbau- oder Modernisierungszuschlag ist unter Berücksichtigung des Schwierigkeitsgrads der Leistungen schriftlich zu vereinbaren. Die Höhe des Zuschlags auf das Honorar ist in den jeweiligen Honorarregelungen der Leistungsbilder der Teile 3 und 4 geregelt. Sofern keine schriftliche Vereinbarung getroffen wurde, wird unwiderleglich vermutet, dass ein Zuschlag von 20 Prozent ab einem durchschnittlichen Schwierigkeitsgrad vereinbart ist.

Der Zuschlag für Umbau und Modernisierung auf das Honorar soll die zusätzlichen Schwierigkeiten bei der Planung im Bestand ausgleichen. Er gilt für alle Leistungsphasen. Soll er auch für die Örtliche Bauüberwachung gelten, so muss dies vertraglich vereinbart sein.

Für Verkehrsanlagen ist in § 48 Abs. 6 HOAI geregelt:

#### „§ 48 Honorare für Grundleistungen bei Verkehrsanlagen

(6) Für Umbauten und Modernisierungen von Verkehrsanlagen kann bei einem durchschnittlichen Schwierigkeitsgrad ein Zuschlag gemäß § 6 Absatz 2 Satz 3 bis 33 Prozent schriftlich vereinbart werden.

In § 12 HOAI ist der Zuschlag für Instandsetzungen und Instandhaltungen geregelt:

#### § 12 Instandsetzungen und Instandhaltungen

„(1) Honorare für Grundleistungen bei Instandsetzungen und Instandhaltungen von Objekten sind nach den anrechenbaren Kosten, der Honorarzone, den Leistungsphasen und der Honorartafel, der die Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahme zuzuordnen sind, zu ermitteln.

(2) Für Grundleistungen bei Instandsetzungen und Instandhaltungen von Objekten kann schriftlich vereinbart werden, dass der Prozentsatz für die Objektüberwachung oder Bauüberleitung um bis zu 50 Prozent der Bewertung dieser Leistungsphase erhöht wird.“

Anders als bei Umbau und Modernisierung gilt der Zuschlag für Instandsetzung und Instandhaltung nur für die Leistungsphase 8.

#### Definition Umbau – § 2 HOAI

(5) Umbauten sind Umgestaltungen eines vorhandenen Objekts mit wesentlichen Eingriffen in Konstruktion oder Bestand.

Das Objekt muss also zum einen vorhanden sein und zum anderen muss es umgestaltet werden. Das bedeutet, ein Bauwerk, das abgerissen wird, kann nicht mehr umgebaut werden.

Der Eingriff in Konstruktion oder Bestand muss zudem wesentlich sein. Das Wesentlichkeitskriterium ist Anspruchsvoraussetzung für einen Zuschlag für Umbauten.

„Wesentlich“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff. Was wesentlich ist, ergibt sich aus vielerlei Rechtsprechung in unterschiedlichen Rechtsgebieten. Das Oberlandesgericht (OLG) Dresden hat z.B. im Beschluss vom 23.7.2013, (Verg. 2/13) hinsichtlich etwaiger Änderungsmöglichkeiten nach der Submission entschieden:

„Die von der Änderung betroffenen Positionen haben die Preisstruktur des Angebotes insgesamt wahrscheinlich mitbestimmt, wenn ihr Anteil an der Gesamt-Angebotssumme ca. 15 % beträgt.“

Es kann davon ausgegangen werden, dass sobald 20 % einer Menge betroffen sind, es sich um eine wesentliche Menge handelt. Ab 10 % handelt es sich wahrscheinlich und unter 10 % nur ausnahmsweise um eine wesentliche Menge, also einen wesentlichen Eingriff.

Bei einem Eingriff in die Konstruktion kann auch eine geringe Menge schnell wesentlich sein. Dies ist immer dann der Fall, wenn die Konstruktion durch den Eingriff nicht mehr „stabil“ oder nicht mehr tragfähig bleibt.

#### Definition Modernisierung – § 2 HOAI

(6) Modernisierungen sind bauliche Maßnahmen zur nachhaltigen Erhöhung des Gebrauchswertes eines Objekts, soweit diese Maßnahmen nicht unter Absatz 4, 5 oder 8 fallen.“

(Anm.: Absatz 4 = Erweiterungsbau; Absatz 5 = Umbau; Absatz 8 = Instandsetzung).

Die Begriffe stammen aus dem Mietrecht (§ 555b des Bürgerlichen Gesetzbuches, BGB). Eine nachhaltige Erhöhung des Gebrauchswertes liegt dann vor, wenn die Eigenschaften und die Nutzungsmöglichkeiten der Mietsache nach dem Eingriff besser sind als vorher. Dies kann sich auf Dämmung, Heizung, Energieverbrauch, Technische Anlagen u.a.m. beziehen.

Eine Modernisierung einer Verkehrsanlage liegt demnach dann vor, wenn die Nutzungsmöglichkeit der Fahrbahn nachher besser ist als sie vorher jemals war. Das kann sich äußern in höherer Griffbarkeit, geringeren Abrollgeräuschen, besserer Lastverteilung, längerer Haltbarkeit, bessere Ebenheit u.a.m.

Die Änderung von Bauklassen nach der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) 01 in Belastungsklassen RStO 12 führt u.a. dazu, dass auch die Bauweisen grundlegend geändert wurden. So wurde nach RStO 01 für eine Straße der Bauklasse II der gebundene Oberbau in 4 cm dicker Deckschicht auf 8 cm dicker Binderschicht auf 14 cm dicker Tragschicht ausgeführt.

Nach RStO 12 wird die gleiche Straße in die Belastungsklasse Bk10 eingeordnet und in 12 cm dicker Decke auf 14 cm dicker Tragschicht ausgeführt. Bei einer „Decke“ nach RStO 12 wird eine Binderschicht nur ausnahmsweise eingebaut. Auch wurden gem. RStO 12 Tafel 5 die Schichtdicken für die Erneuerung in Asphaltbauweise auf vorhandener Befestigung geändert.

Oft werden pechhaltige Deckschichten gegen solche ohne Verunreinigungen ersetzt, d.h., es finden Verbesserungen bzgl. der Umweltverträglichkeit statt.

All dies zeigt, dass eine Modernisierung durchgeführt wird und eine Fahrbahn mit neuen Eigenschaften entsteht.

#### Definition Instandsetzung – § 2 HOAI

(8) Instandsetzungen sind Maßnahmen zur Wiederherstellung des zum bestimmungsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustandes (Soll-Zustandes) eines Objekts, soweit diese Maßnahmen nicht unter Absatz 3 fallen.

(Anm.: Absatz 3 = Wiederaufbau).

Instandsetzung ist die Beseitigung von Schäden und deshalb eine Reparatur (BGH, Urteil v. 9.12.2016, V ZR 124/16). Nach der Formulierung in § 2 Abs. 8 HOAI ist der „Soll-Zustand“ wiederherzustellen. D.h. eine Fahrbahn mit z.B. derjenigen Griffbarkeit und Ebenheit, die beim Bau erreicht wurde. Das Aufbringen einer neuen Deckschicht repariert gerade nicht die Schäden an der alten Schicht. Vielmehr wird die alte Schicht entfernt, der Soll-Zustand, nämlich die alte, intakte Schicht kann deshalb gar nicht mehr erreicht werden.

Eine Reparatur von Schäden liegt z.B. beim Vergießen von Rissen in Deckschichten oder beim Verfüllen von Schlaglöchern vor. Dadurch werden we-



der Griffigkeit noch Ebenheit verändert. Vielmehr wird der Soll-Zustand wiederhergestellt. Reparaturen sind stets räumlich begrenzt und erstrecken sich nie über ein ganzes Bauwerk oder eine ganze Verkehrsanlage.

Die Tatsache, dass der Zuschlag für Instandsetzungen und Instandhaltungen nur für die Leistungsphase 8 gilt (s. § 12 Abs. 2 HOAI) zeigt, dass der Verordnungsgeber davon ausgeht, dass bei Reparaturen keine zusätzlichen Anforderungen bei den übrigen Leistungsphasen entstehen.

Solche Maßnahmen sind stets vorbeugend, pflegend, erhaltend, wie z.B. Rostschutz o.Ä. Instandhaltung wird hier nicht weiter betrachtet.

### Das sagt das Bundesministerium für Verkehr

Auf Anfrage des Verbandes Beratender Ingenieure VBI e.V. (Berlin) antwortete das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 17.8.2010 schriftlich. In dem zweiseitigen Schreiben führt das Ministerium knapp aus:

Das Bundesministerium hat leider keinerlei Begründung für die o.a. Aussagen geliefert.

Diese Aufgabenstellung kommt in der Praxis häufig vor und ist so in einer Vielzahl von Ingenieurverträgen auch als Beschreibung des Vertragsgegenstands anzutreffen. Tatsächlich geht daraus das Ziel des Vorhabens nicht hervor. Es ist nämlich zu unterscheiden in

- Erneuerung des gesamten Oberbaus, einschl. der ungebundenen Tragschichten sowie
- Erneuerung des gebundenen Oberbaus, Beibehaltung der ungebundenen Tragschichten.

Diese Unterscheidung ist bedeutend für die Beantwortung der Frage, ob ein Zuschlag für Umbauten oder Modernisierungen zu berücksichtigen ist oder nicht.

In diesem Fall handelt es sich um einen Neubau. Die Bedingungen des § 2 Abs.5 HOAI sind nicht erfüllt, das Objekt ist nicht mehr vorhanden. Ein nicht vorhandenes Objekt kann nicht umgebaut werden. Das Gleiche gilt für Modernisierungen und Instandsetzungen. Es handelt sich auch dann um einen Neubau, wenn die neue Straße einen geänderten Querschnitt aufweist.

Die gebundene Achse und die gebundene Gradienten sowie ggf. schwierige Randangleichungen und Anpassungen von Hauszugängen und Grundstückszugzufahrten sind keine Frage von Umbau oder Modernisierung, sondern sind Anforderungen an die Planung und somit bei der Bestimmung der Honorarzone zu beachten (s.u.).

Zunächst ist zu bestimmen, ob die neue Straße den gleichen Querschnitt wie die alte Straße aufweisen soll oder ob der Querschnitt neugestaltet wird (z.B. zusätzlicher Parkstreifen, andere Querschnittsaufteilung o.Ä.):

- Wird der alte Querschnitt beibehalten, handelt es sich um eine Modernisierung (neuer gebundener Fahrhahnoberbau mit neuen, besseren Eigenschaften, ggf. für neue Belastungen).
- Wird ein neuer Querschnitt geplant, handelt es sich um einen Umbau. Durch das Entfernen nur der gebundenen Tragschichten und Beibehalten der ungebundenen Tragschichten, die Bestandteil der Konstruktion der Fahrbahn sind, wird wesentlich in den Bestand und die Konstruktion eingegriffen. Die Bedingungen des § 2 Abs. 5 HOAI (Umbau) sind erfüllt.

Es liegt kein Fall von Instandsetzung vor, weil nichts instandgesetzt (repariert) wird. Es wird auch nicht der Soll-Zustand wiederhergestellt, auch dann nicht, wenn keine Änderung des Querschnitts vorgenommen wird. Der gebundene Oberbau wird erneuert und nicht instandgesetzt. Die ungebundenen Tragschichten sind in die Planung vertieft einzubeziehen (Dicke, Zustand, Material, erforderlicher Lastabtrag).

Die beibehaltenen ungebundenen Tragschichten sind mitzuverarbeitende Baustoffe, deren Wert je nach Zustand zu bestimmen ist.

Eine alte Deckschicht soll gefräst und eine neue Deckschicht soll aufgebracht werden. Zunächst gilt, dass sich der Ingenieur mit der Maßnahme planerisch auseinandersetzen muss. Es ist z.B. zu klären:

- Schichtdicken alt / neu (siehe RStO 01 bzw. RStO 12),
- alte / neue Beanspruchung (Bauklasse gem. RStO 01 bzw. Belastungsklasse gem. RStO 12),
- Pechhaltigkeit und Wiedereinbaufähigkeit des vorh. Materials nach der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA),
- Ebenheit der unter der Deckschicht vorhandenen Schicht,
- Anforderungen an die neue Deckschicht (z.B. offenporiger Asphalt – Flüsterasphalt),
- Wiedereinbau des vorhandenen Materials durch Recycling direkt auf der Baustelle.

Allein aus diesen notwendigen Tätigkeiten ergibt sich, dass es sich nicht um eine Reparatur (Instandsetzung) handeln kann. Bei Reparaturen stellen sich nämlich die vorgenannten Fragen sämtlich nicht. Eine Reparatur stellt den ursprünglichen Zustand (Ist-Zustand) wieder her, mehr nicht. Verbesserungen finden dabei nicht statt.

Es findet auch kein Umbau statt. Zwar bleibt das Objekt vorhanden (es wird ja nur die Deckschicht entfernt) und es wird sowohl in den Bestand als auch in die Konstruktion eingegriffen, aber es findet nicht eine nach § 2 Abs. 5 HOAI erforderliche Umgestaltung statt.

Auch eine Instandsetzung scheidet aus, da die Maßnahme gerade nicht räumlich auf Schadstellen begrenzt, sondern die gesamte Fläche betreffend durchgeführt wird. Die Straße wird durch die Deckenerneuerung „modernisiert“. Die neue Deckschicht erhöht nämlich den Ge-

brauchswert (s.o. Definition Modernisierung).

Die unter der neuen Decke liegende Schicht stellt mitzuverarbeitende Baustoffsubstanz dar, deren Wert je nach Erhaltungszustand zu bestimmen ist.

Wird ein Verfahren zum Recycling von Asphalt direkt auf der Baustelle gewählt, so stellt das Fräsmaterial vorhandenen Baustoff dar, der wiedereingebaut wird. Gem. § 4 Abs. 2 Nr. 4 HOAI ist dieses Material zu ortsüblichen Preisen ohne Abzüge anrechenbar.

### Honorarzone bei innerstädtischen Verkehrsanlagen

Gem. § 5 HOAI kommt es bei der Bestimmung der Honorarzone auf die Planungsanforderung an. Das ist die Schwierigkeit der Planung. Je schwieriger eine Planung ist, je höher ist die Honorarzone. Die Honorarzone ist gem. § 5 Abs. 3 HOAI nach den Bewertungsmerkmalen in den einzelnen Leistungsbildern sowie unter Berücksichtigung der Regelbeispiele in den Anlagen zu bestimmen.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat bereits vor geraumer Zeit entschieden, dass die Honorarzone objektiv bestimmbar ist und nicht wirksam vereinbart werden kann (BGH, Urteil v. 13.11.2003 – VII ZR 362/02). D. h., eine zu niedrig vereinbarte Honorarzone führt zur Unterschreitung der Mindestsätze.

In der Praxis ist häufig zu beobachten, dass selbst innerörtliche Verkehrsanlagen in die Honorarzone II oder III eingeordnet werden. Dies verkennt regelmäßig die Anforderungen an die Planung.

Schon in der Anlage 13 zur HOAI, a) Gruppe innerörtliche Straßen und Plätze ist aufgeführt:

*„sonstige innerörtliche Straßen mit hohen verkehrstechnischen Anforderungen oder schwieriger städtebaulicher Situation (hohe Anzahl Verknüpfungen mit der Umgebung) Honorarzone IV“*

Die Bewertungsmerkmale zur Bestimmung der Honorarzone bei Verkehrsanlagen sind in § 48 Abs. 2 aufgeführt. Es sind:

1. geologische und baugrundtechnische Gegebenheiten,
2. Technische Ausrüstung und Ausstattung,
3. Einbindung in die Umgebung oder das Objektfeld,
4. Umfang der Funktionsbereiche oder der konstruktiven oder technischen Anforderungen,

### 5. fachspezifische Bedingungen.

Bei innerörtlichen Straßen liegen regelmäßig vor:

1. **geologische und baugrundtechnische Gegebenheiten**
  - Vielzahl zu berücksichtigender Ver- und Entsorgungsleitungen im Baugrund
2. **technische Ausrüstung und Ausstattung**
  - Lichtsignalanlagen
  - Verkehrsleitsysteme
  - Parkleitsysteme
  - Beleuchtung
  - straßenbegleitendes Grün
  - Beschilderung
  - Markierung
3. **Einbindung in die Umgebung oder das Objektfeld**
  - gebundene Achse
  - gebundene Gradienten
  - Angleichungen bei Haus- und Grundstückszugängen/-zufahrten

- gebundene Randangleichungen
4. **Umfang der Funktionsbereiche oder der konstruktiven oder technischen Anforderungen**
    - Querschnittsaufteilung mit Fahrbahnen, Parkstreifen, Gehwegen, Radwegen
    - unterschiedliche Oberflächenbefestigungen
    - Mischflächen
  5. **fachspezifische Bedingungen**
    - Aufrechterhaltung Anlieger- und Notverkehre
    - Geräusch- und Lärmbelästigung
    - beengte Verhältnisse

Diese Anforderungen sind regelmäßig als „hoch“ zu bewerten und führen i.d.R. dazu, dass innerörtliche Straßen in die Honorarzone IV einzuordnen sind. Die Verknüpfungen mit der Umgebung sind so zahlreich und nach Art und Umfang so verschieden, dass die Honorarzone IV angemessen ist.

# Fristen im Vergaberecht

## Fristen und deren Verkürzung sind regelmäßig Gegenstand von Anfragen



Rechtsanwältin Katrin Beckmann-Oehmen LL.M., Mönchengladbach

**Das Vergaberecht sieht verschiedene Fristen vor, die zur ordnungsgemäßen Abwicklung eines Vergabeverfahrens zu beachten sind. Eine Übersicht**

### Problemaufriss

In der anwaltlichen Beratungspraxis taucht immer wieder die Frage auf, welche Fristen in einem Vergabeverfahren zu beachten sind, welche Möglichkeiten der Optimierung es gibt und wie der Verfahrenslauf eigentlich richtig berechnet wird.

Diese Fragen werden in der Regel dann gestellt, wenn zuvor erhebliche Energie in die Vermeidung eines Vergabeverfahrens investiert wurde, um am Ende festzustellen, dass an der Durchführung der eigentlich unerwünschten Vergabe aufgrund der gesetzlichen oder zurechtensrechtlichen Bindungen kein Weg vorbei führt.

### Welche vergaberechtlichen Fristen gibt es?

Das Vergabeverfahren startet genau genommen mit der Bekanntmachung der Beschaffungsabsicht, sieht man einmal von der de facto-Vergabe ab.

Bereits zuvor gibt es Zeit beanspruchende Vorläufe, die genau genommen keine vergaberechtlichen Fristen darstellen und nachfolgend unter „Vorfristen“ erfasst werden.

Man unterscheidet in der Regel die sog. „Angebotsfrist“, die „Bindefrist“ und die „Stillhaltefrist“.

Daneben gibt es aus dem Kommunalrecht ebenfalls Wartefristen, die aber ge-