

MUSTERTEXT 2

Von Auftraggeber an Elektrobetrieb

Auftragserteilung für kostenpflichtige Erstellung eines Angebotes

Wir(als Auftraggeber) beauftragen hiermit das Unternehmen (als Auftragnehmer) mit

- der Erstellung eines **verbindlichen Angebotes nach § 145 BGB/eines freibleibenden Angebots**
 - der Erstellung eines Kostenvoranschlages nach § 650 BGB mit Benennung der geschätzten Kosten
- Der Auftrag schließt die Planung der elektrischen Anlagen – **einschließlich/ohne Informations- und Kommunikationsanlagen** – ein. Diese Leistung ist vergütungspflichtig. Grundlage hierfür ist die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) §§ 68 bis 76 in der jeweils gültigen Fassung.

Die Abrechnung erfolgt

- **als Pauschalhonorar** in Höhe von Euro
 - **nach Zeitaufwand** (zum Nachweis) mit Euro je Stunde
 - **mit/ohne Nebenkosten** für Gebühren für Post- und Kommunikation, Vervielfältigung von Zeichnungen und Dokumenten, Bildmaterialien, Reisekosten
- zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer, z. Z. 19 %.

Der Auftragswert für diese Leistungen wird auf insgesamt Euro (netto) beschränkt.

Auftraggeber und Auftragnehmer vereinbaren die vollständige Anrechnung dieser Kosten, wenn hierfür der Auftrag zur Realisierung der angebotenen Leistungen von uns erteilt wird. Damit entstehen uns insgesamt keine zusätzlichen Kosten.

kostenaufwendig. Deshalb kann der Appell nur lauten:

Jeder, der auf dieser Basis ein Angebot abgibt, missachtet die Leistung eines Berufskollegen.

Das allein ist schon Grund genug zur Rückgabe des Blanketts mit den Worten „geben Sie den Auftrag dem Ersteller der Planung, der hatte den Aufwand, also gebührt ihm auch der Erfolg!“

Haftungsfrage

Ein zweiter Aspekt ist aber ebenfalls sehr wichtig:

Führt ein anderes Unternehmen den Auftrag nach der Planung des Erstbetriebes aus, kann er sich bei Planungsfehlern auf die Ursprungsplanung berufen. Mit anderen Worten: das Unternehmen mit dem Aufwand für die Planung und für das Ursprungsangebot haftet ohne sein Wissen auch für die sachgerechte Ausführung, wenn ein Dritter die Leistungen ausführt. Natürlich lässt sich die Haftung ausschließen (MUSTERTEXT 1 – Haftungsbeschränkung).

Kosten für Angebot und Voranschlag kalkulieren

Dass Angebotskosten nach den allgemeinen Rechtsprinzipien grundsätzlich nicht zu vergüten

sind, heißt aber auch: nicht ohne Ausnahme! Das weiß Meister Lampe natürlich von seinem Freund Dr. Isegrim:

Der Handwerker kann mit privaten Kunden und – eine entsprechende Vereinbarung vorausgesetzt – auch mit allen nicht öffentlichen Auftraggebern eine gesonderte Zahlung der Kosten für die Planung und für das Angebot und den Kostenvoranschlag vereinbaren. Wenn die zu erbringende Leistung einen größeren Planungsaufwand erfordert, ist dies nicht nur möglich, sondern auch dringend anzuraten. Natürlich gibt es Kunden, die jede Bezahlung ablehnen, von denen sollte man aber ohnehin keine Aufträge annehmen.

Tipp: Ein bewährter Vorschlag ist im Falle der Beauftragung die Verrechnung der Planungs- und Angebotskosten mit den Kosten für die zu erbringende Leistung (MUSTERTEXT 2).

So erhält der Kunde eine bedarfsgerechte elektrische Anlage, bei der er alle qualitativen und quantitativen Wünsche rechtzeitig einbringen und das Fachwissen des Elektrounternehmens nutzen kann.

H.-J. Slischka

Mit grüner Plakette weniger Feinstaub in der City



Erste Ergebnisse nach Einführung der Umweltzonen besagen, dass die EU-Grenzwerte für Schadstoffbelastung immer noch überschritten werden. In Berlin und Hannover wird daher ab 2010 konsequent die Stufe 3 eingeführt. Dann dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die City. Doch Ausnahmen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

Grenzwerte werden weiter überschritten

Nachdem in vielen Städten erstmals die Umweltzonen eingeführt worden sind (vgl. Beitrag: „Umweltplaketten für leichte Nutzfahrzeuge“, ep 2/2009, S. 114–119) – und das keineswegs kritiklos – hält man konsequent an dem Vorhaben fest (Tafel 1) und denkt sogar über verschärfte Bedingungen nach. Noch immer werden die EU-weiten Grenzwerte überschritten.

Doch diese Maßnahmen haben auch einen anderen Grund. Neben dem löblichen Bestreben nach reiner Atemluft in den Ballungsgebieten steht unverhohlen die Absicht im Vordergrund, bei dieser Gelegenheit den Neukauf von Transportern anzukurbeln. Die Neuen werden von vornherein als „sauberer“ eingestuft.

Neukauf. Aber wenn die betriebswirtschaftliche Situation die Anschaffung von neuen Transportern erlaubt, dann sollte man

nach Möglichkeit darauf Wert legen, dass die Fahrzeuge die Abgasnorm Euro 5 erfüllen (Bild 1). Für viele Handwerksbetriebe kommt das in wirtschaftlich angespannter Lage zur Unzeit, zudem auch die Rufe nach einer Abwrackprämie für Transporter bisher ungehört verhallt sind.

Ausnahmeregelungen. So sehen sich die Kommunen gezwungen, zeitlich begrenzte Ausnahmen zuzulassen – **jedoch mit dem Nachteil, dass diese lediglich für die beantragte Stadt gelten.** Das hilft aber vielen Handwerksbetrieben nicht weiter, um auch in anderen Städten mobil zu sein.

Berliner City als Pilotmodell

Berlin übernimmt bei den Auswertungen eine gewisse Vorreiterrolle, denn hier fanden die umfangreichsten Messungen statt. Deren Ergebnisse sollen auch für andere Ballungsgebiete genutzt werden. Nach Untersuchungen

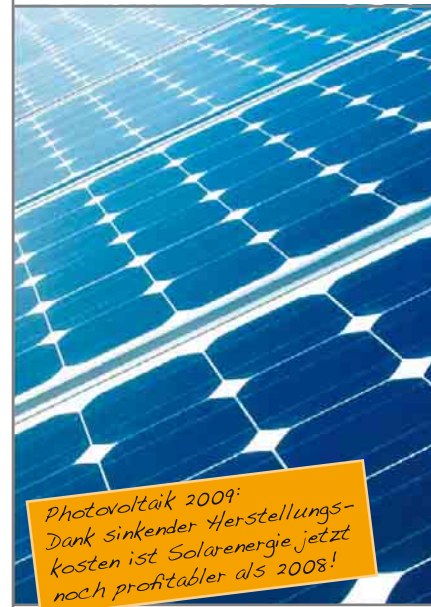
Tafel 1 Neue Umweltzonen ab Januar 2010

Umweltzone Zulässige Plaketten	Stufe 1 rot-gelb-grün	Stufe 2 gelb-grün	Stufe 3 grün
Bundesland	Ort		
Baden-Württemberg	Freiburg Heidelberg Pfinztal		
Berlin			Berlin
Hessen		Frankfurt/M.	
Niedersachsen	Osnabrück		Hannover
Nordrhein-Westfalen		Köln	



1 Sprinter – erfüllt die Abgasnorm Euro 5
Werkfoto

Photovoltaik direkt vom Hersteller



- ✓ Komplettanlagen mit optimalem Preis-Leistungs-Verhältnis
- ✓ Spezialisten für Entwicklung & Herstellung
- ✓ Über 2.000 Aufdachanlagen
- ✓ Planung, Montage & Antragstellung
- ✓ Innovative Solarprodukte seit 1998
- ✓ Zahlreiche Solarkraftwerke europaweit

pesos® ist eine Marke der
PAIRAN elektronik GmbH.
Jetzt beraten lassen!

Tel.: 0551/50477-12
Florenz-Sartorius-Straße 5
37079 Göttingen
www.pesos-solar.com

Tafel 2 Ausnahmeregelungen des Berliner Senats

Fahrzeug, Plakette und Abgasnorm	Kriterien für Ausnahmen	Verfahren und Dauer
gelbe Plakette Euro 3 nicht nachrüstbar	Bescheinigung von TÜV/DEKRA über Nichtnachrüstbarkeit ab Oktober erhältlich	mit Bescheinigung 1 Jahr, verlängerbar
gelbe Plakette Euro 3 nachrüstbar	vor 01.03.2007 auf Halter zugelassen und es ist mehr als 1 Fz nachzurüsten und Nachrüstkosten sind wirtschaftlich nicht vertretbar	auf Antrag maximal 2 Jahre
gelbe Plakette Euro 2 mit Nachrüstung	vor 01.03.2007 auf Halter zugelassen und Ersatz ist wirtschaftlich nicht vertretbar	auf Antrag maximal 2 Jahre
rote Plakette Euro 2 oder Euro 1 mit Nachrüstung	vor 01.03.2007 auf Halter zugelassen, nicht nachrüstbar Ersatz ist wirtschaftlich nicht vertretbar Einsatz ist in der Umweltzone notwendig	auf Antrag maximal 2 Jahre
Sonderfahrzeug ohne grüne Plakette	vor 01.03.2007 auf Halter zugelassen nicht nachrüstbar	auf Antrag maximal 3 Jahre verlängerbar
Fahrzeugpark mit mehr als 4 Fz gelbe oder rote Plakette	Quotenregelung, z. B. kann für 3 grüne Fz Ausnahmegenehmigung für 2 gelbe Fz und ein rotes Fz erteilt werden	auf Antrag gelb max. 2 Jahre rot max. 1 Jahr

1) nach allgemeiner Nomenklatur (Tafel 1) Stufe 3, nach Berliner Nomenklatur (da eine Stufe übersprungen) Stufe 2 Fz Fahrzeug

des Berliner Senats hat die erste Stufe der Umweltzonen zwar die erwartete Wirkung zur Senkung der Schadstoffe gebracht – doch deren Konzentration ist immer noch zu hoch. **Daher ist die Feinstaubbelastung in der City dringender weiter zu reduzieren.**

Im Einzelnen zeigt die **Wirkungsanalyse des Senats** für das Jahr 2008 anhand der Messdaten für die Luftqualität, dass durch die Stufe 1 der Umweltzone die Belastung mit Feinstaub an Hauptverkehrsstraßen um etwa 3 % gesenkt werden konnte. Der im Feinstaub enthaltene Dieselruß, der als besonders gesundheitsschädlich gilt, konnte dabei mit 14 bis 22 % noch deutlich stärker vermindert werden. Bei den Stickoxiden, denen künftig größere Aufmerksamkeit beigemessen wird, beträgt die Minderung immerhin noch 10 %.

„Die Feinstaubbelastung in deutschen Innenstädten ist weiterhin zu hoch,“ so das Umweltbundesamt (UBA). Es sieht folgende Lösung für den Straßenverkehr: „Würden in den Umweltzonen nur noch Kraftfahrzeuge mit grüner Plakette fahren, ließen sich bis zu 18 Überschreitungstage pro Jahr vermeiden.“ Die einschlägige EU-Verordnung schreibt vor, dass der Grenzwert für die Feinstaubbelastung in den Städten

den Wert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an nicht mehr als 35 Tagen im Jahr überschreiten darf. Ergänzend führt das UBA auch an, dass ein Tempolimit von 30 statt 50 km/h auf den betroffenen Hauptstraßen zusätzlich zehn Überschreitungstage vermeiden könnte.

Modernerer Fahrzeugbestand

Die aktuelle Berliner Untersuchung zeigt aber auch, dass im Vergleich zum Jahr 2007 die Fahrzeuge auf den Straßen der Bundeshauptstadt dank Stufe I der Umweltzone moderner und schadstoffärmer geworden sind. Der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffgruppe 1 (ohne Plakette) konnte gegenüber dem Jahr 2007 um 50 bis 80 % reduziert werden.

Insgesamt betrifft es in Deutschland immerhin etwa **300.000 leichte Nutzfahrzeuge** mit einer Schadstoff-Einstufung bis Euro 3 mit gelber und roter Plakette, für die eine Nachrüstung mit Partikelfiltern angestrebt wird. Eine Nachrüstung ist aber in der Praxis nicht in jedem Fall möglich. Dazu findet man im Internet hilfreiche Informationen (WEB-TIPP). So kann man beispielsweise mithilfe der Online-Datenbank der **GTÜ** (Gesellschaft für technische Überwachung) bei Eingabe der

Schlüsselnummer aus dem Fahrzeugschein ermitteln, ob für das jeweilige Fahrzeug ein Filtersystem im Angebot ist.

Auch der Direktkontakt zu Vertragswerkstätten und Fachhändlern der Fahrzeughersteller kann zielführend sein.

Ausnahmeregelungen

Da für eine ganze Reihe von Transportern keine Filter im Angebot sind – auch weil die Umrüstung technisch zu aufwendig und zu teuer wäre – hat z. B. der Berliner Senat weitreichende Regelungen für Ausnahmen getroffen (Tafel 2) – analog dazu auch die Stadt Hannover. So gelten diese für die im Jahr 2006 noch ohne Partikelfilter gebauten Dieselfahrzeuge mit gelber Plakette, für die es keine Filtersysteme gibt.

Voraussetzungen. Deren Halter müssen sich allerdings die fehlende Nachrüstbarkeit von einer Kfz-Prüfstelle bestätigen lassen. Dann dürfen sie ein weiteres Jahr in die Umweltzone fahren, mit der Möglichkeit einer erneuten Verlängerung, wenn 2011 noch immer keine Partikelfilter verfügbar sind. Bereits von „rot“ auf „gelb“ nachgerüstete Dieselfahrzeuge dürfen ebenfalls zwei weitere Jahre in die Innenstadt fahren, wenn der Ersatz wirtschaftlich unzumutbar ist.

Verfahrensweise. Diese Anträge können ab September 2009 bei den Straßenverkehrsbehörden der Berliner Stadtbezirke in der betreffenden Umweltzone gestellt werden. Für die Ausnahmegenehmigung auf einem A4-Blatt wird eine Gebühr von 360 Euro erhoben. Sie muss hinter der Windschutzscheibe sichtbar angebracht werden. Die Bescheinigung von TÜV und DEKRA über die Nichtnachrüstbarkeit ist ab Oktober für 40 Euro erhältlich.

K. Böttcher, J. Sachse

WEB-TIPP

Nachrüst-Informationen unter
ADAC www.adac.de/Auto_Motorrad/Umwelt/Russpartikelfilter
GTÜ www.gtue.de/apps2/feinstaub/plakette.php
TÜV www.feinstaubplakette.de
VCD www.partikelfilter-nachruuesten.de