

## **Mitteilung des Senats vom 23. März 2021**

### **Zweites Ortsgesetz zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung**

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft den Entwurf des Zweiten Ortsgesetzes zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung mit der Bitte um Beschlussfassung.

Die Sondernutzungskostenordnung wird um die Entgelttatbestände Postablagekästen, Carsharing-Stellplätze und sonstige Fahrzeugverleihsysteme erweitert.

Die im Jahr 2007 zwischen dem Straßenbulasträger und der Deutschen Post AG in einem Rahmenvertrag vereinbarten Gebühren für die Herstellung, den Betrieb und die Unterhaltung der Postablagekästen müssen an die wirtschaftliche Entwicklung angepasst werden. Um dies auch für mögliche weitere Antragsteller rechtssicher abzubilden, wird ein eigenständiger Entgelttatbestand geschaffen, der die in den letzten Jahren deutlich gestiegene Wertigkeit des öffentlichen Raumes und den wirtschaftlichen Nutzen der Sondernutzung hinreichend berücksichtigt.

Für Carsharing-Stellplätze wird ein eigener Entgelttatbestand geschaffen. Die Höhe der Entgelte ist, berechnet auf den Vergabezeitraum von acht Jahren, so bemessen, dass sie einerseits die Aufwendungen für die Planung und die Herstellung von Stationen abdecken, andererseits einen wirtschaftlichen Wert der Sondernutzung sowie auch die positiven Aspekte des Carsharings angemessen berücksichtigt.

Auch für andere Fahrzeugverleihsysteme betreffend Elektrokleinstfahrzeuge und Fahrräder wird ein eigener Entgelttatbestand geschaffen. Die Höhe der Entgelte ist so bemessen, dass sie einerseits die Wertigkeit des in Anspruch genommenen öffentlichen Verkehrsraumes, andererseits einen wirtschaftlichen Wert der Sondernutzung sowie auch die positiven Aspekte der genannten Fahrzeugverleihsysteme, insbesondere die hierdurch geschaffenen Anreize und Möglichkeiten zu einer emissionsfreien und damit klimaneutralen Fortbewegung, angemessen berücksichtigt.

Für die sogenannten Big Bags wird ein eigenständiger Kostentatbestand geschaffen. Die Höhe der Kosten orientiert sich an den Kosten für das Aufstellen von Containern, nach der eine Kostenerhebung bisher auch für Big Bags erfolgt. Aufgrund der Tatsache, dass Big Bags deutlich weniger Fläche in Anspruch nehmen, werden hier die Kosten deutlich niedriger angesetzt als die Kosten für sonstige Container.

Die städtische Deputation für Inneres hat dem Gesetzentwurf am 21. Januar 2021 zugestimmt.

Das Ortsgesetz ist als Anlage beigefügt.

## Zweites Ortsgesetz zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung

Der Senat verkündet das nachstehende, von der Stadtbürgerschaft aufgrund des § 3 Absatz 3 des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes vom 16. Juli 1979 (Brem.GBl. Seite 279 bis 203-b-1), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. September 2017 (Brem.GBl. Seite 394) geändert worden ist, beschlossene Ortsgesetz:

### Artikel 1

Die Anlage Kostenverzeichnis Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 1 der Sondernutzungskostenordnung vom 5. Juni 2018 (Brem.GBl. Seite 263 – 2182-b-1), die durch das Ortsgesetz vom 26. Juni 2018 (Brem.GBl. Seite 303) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 303.01 wird die folgende Nummer 303.02 eingefügt:

„303.02 Einzelerlaubnis, je flexibler Schüttgutbehälter bis 1300 Liter („Big Bag“)/ je angefangene Woche	15,00“
---	--------

2. Nach Nummer 311.01 werden folgende Nummern angefügt:

„312 Postablagekasten (maximal 0,5 m <sup>3</sup> ) jährlich	
I A	180,00
I B	150,00
II A	150,00
II B	120,00

4 Sondernutzungen für Carsharing-Stationen

401 Carsharing-Stellplatz (für ein Fahrzeug) monatlich

Gebietseinteilung nach den Ortsteilen gemäß der Verordnung über die Neuordnung der stadtbremischen Verwaltungsbezirke

Ortsteile Altstadt, Bahnhofsvorstadt, Ostertor, Alte Neustadt, Hohentor, Neustadt, Südvorstadt, Gartenstadt Süd, Buntentor, Steintor, Fesenfeld, Peterswerder, Hulsberg, Neu-Schwachhausen, Bürgerpark, Barkhof, Riensberg, Radio Bremen, Schwachhausen, Gete, Regensburger Straße, Findorff, Weidedamm, Utbremen, Steffensweg, Westend, Osterfeuerberg, Walle und Überseestadt Süd	50,00
alle anderen Ortsteile	25,00

5 Fahrzeugverleihsysteme

501 Aufstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahr- zeuge-Verordnung und Fahrrädern zur Vermietung, pro Fahrzeug und angefangener Woche	0,50“
--	-------

### Artikel 2

Dieses Ortsgesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeines**

Das Kostenverzeichnis der Sondernutzungskostenordnung wird um die neuen Kosten-Nummern 312 für Postablagekästen, 401 für Carsharing-Stellplätze und 501 für Fahrzeugverleihsysteme erweitert.

Nach § 1 Absatz 2 Sonderkostennutzungsordnung ist die Sondernutzungsgebühr an dem wirtschaftlichen Vorteil, das heißt an dem Nutzenprinzip orientiert. Anknüpfungspunkt für die Gebühr ist mithin der wirtschaftliche Vorteil, den der Sondernutzungsberechtigte aus der Sondernutzung bezieht.

Entscheidend ist das für das Sondernutzungsgebührenrecht geltende Äquivalenzprinzip als gebührenrechtliche Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Danach darf die geforderte Gebühr nicht außer Verhältnis zum Ausmaß der Beeinträchtigung stehen (vergleiche BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – BVerwGE 80, 36; BayVGH, Urteil vom 3. April 1998 – BayVBl 1999, 308). Sondernutzungskosten sind mit dem Äquivalenzprinzip vereinbar, wenn sie zu dem möglichen Ausmaß einer Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs nicht im Missverhältnis stehen, wenn also ein angemessenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung besteht. Daher ist es notwendig, dass die einzelnen Kostentatbestände – sofern sie inhaltlich vergleichbar sind – zueinander in einem abgestimmten Verhältnis stehen und den Erfordernissen des Gleichheitssatzes gerecht werden. Dies erfordert eine systemgerechte Staffelung der Gebührensätze, weil der Gleichheitssatz eine willkürliche Ungleichbehandlung gleicher Sachverhalte verbietet. In das bereits bestehende System der Sondernutzungskostenordnung reiht sich der vorliegende Ergänzungsentwurf ein.

Derzeit werden die Entgelte für die im gesamten Stadtgebiet aufgestellten Postablagekästen auf der Grundlage des sogenannten Auffangtatbestandes der Nummer 1, das heißt in Anlehnung an artverwandte Positionen, erhoben. Aus Gründen der Bestimmtheit und Normklarheit (Vorhersehbarkeit) im Kostenrecht ist es aber wichtig, so weit wie möglich spezifische Entgelttatbestände zu schaffen und nicht auf den Auffangtatbestand zurückgreifen zu müssen. Der Auffangtatbestand sollte nur für seltene Arten der Sondernutzung oder für neue Formen der Sondernutzung zur Verfügung stehen. Für die Verwaltung bedeutet die Anwendung der Kosten-Nummer 1 auch immer einen höheren Verwaltungsaufwand, da die Angemessenheit des Entgelts im Einzelfall hergeleitet werden muss und schafft dabei auch einen höheren Grad an Rechtsunsicherheit. Bei der aktuellen Zahl an Postablagekästen im Stadtgebiet ist eine eigene Kosten-Nummer für diese Art der Sondernutzung erforderlich.

Mit dem Carsharinggesetz des Bundes sowie dem Bremischen Landes-Carsharinggesetz wurde das stationsbasierte Carsharing als straßenrechtlicher Sondernutzungstatbestand neu definiert. Hierbei werden öffentlich gewidmete Straßenflächen (in der Regel bestehende Parkstände) der Allgemeinheit entzogen und einem Carsharing-Anbieter zur Nutzung als Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Als neuer Sondernutzungstatbestand, der in Bremen regelmäßig und dauerhaft Anwendung finden wird, bedarf es eines eigenen Kostentatbestandes. Die Vergabe dieser Carsharing-Stellplätze erfolgt zudem über eine diskriminierungsfreie Ausschreibung, bei der die Bedingungen der Vergabe konkret benannt werden. Dies umfasst auch die mit der Vergabe verbundenen Kosten. Hierzu müssen die Entgelte in der Sondernutzungskostenordnung rechtssicher bestimmt werden.

Das Aufstellen von E-Scootern und Fahrrädern zum Zwecke der Vermietung wird als Sondernutzung im Sinne des Bremischen Landesstraßengesetzes gewertet. Wird die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern auch für andere Zwecke genutzt, liegt eine solche Sondernutzung vor. Im Falle der Fahrrad- und E-Scooter-Verleihsysteme werden die eingesetzten Fahrzeuge nicht nur im öffentlichen Verkehrsraum geparkt. Die Anbieter verfolgen mit dem

Aufstellen den Zweck, die Fahrzeuge als gewerbliche Leistung anzubieten. Der Zweck des Aufstellens besteht damit nicht nur in dem Parken, sondern vor allem in der gewerblichen Leistung. Das Parken dient zudem nicht nur dem Abstellen, sondern vielmehr dem Anbieten der Fahrzeuge im Sinne der gewerblichen Leistung in Richtung potenzieller Nutzer. Dies geht über den Gemeingebrauch des Parkens zum Zwecke des bloßen Abstellens hinaus. Die aufgestellten Fahrzeuge nehmen zudem Raum in Anspruch und stellen vielfach auch eine Beeinträchtigung für die übrigen Verkehrsteilnehmer dar. Hierin ist eine Überschreitung des Gemeingebrauchs zu sehen. Das System des gezielten Aufstellens an besonders hoch frequentierten Orten gleicht zudem dem zweifelsfrei als Sondernutzung einzustufenden stationären Verleihsystem. Die Sondernutzungskostenordnung sieht bisher im Kostenverzeichnis keine eigene Kostenposition für Fahrzeugverleihsysteme vor. Daher werden derzeit Kosten in Anlehnung an artverwandte Positionen erhoben. Die mit dem Betrieb eines Fahrzeugverleihsystems ausgeübte Sondernutzung ist artverwandt mit der Position 302 (Baustelleneinrichtungen), da hier Betriebsmittel in Form von Leihfahrzeugen auf öffentlichen Straßen abgestellt werden. Um Rechtssicherheit für künftige Sondernutzungserlaubniserteilungen herzustellen, ist die Schaffung eines speziellen Entgelttatbestands erforderlich.

Für die sogenannten Big Bags wird ein eigenständiger Kostentatbestand geschaffen. Die Höhe der Gebühren orientiert sich an den Gebühren für das Aufstellen von Containern, liegt aufgrund der Tatsache, dass Big Bags weniger Fläche in Anspruch nehmen, deutlich unter den Gebühren für sonstige Container.

## **B. Im Einzelnen**

### **Zu Artikel 1**

#### **Zu Ziffer 1**

Die neu eingefügte Kosten-Nummer 303.02 schafft einen eigenen Kostentatbestand für sogenannte Big Bags. Die Gebühren für das Aufstellen von Behältnissen für Bauschutt beträgt 30 Euro je Behältnis/je angefangener Woche. Big Bags nehmen weniger Platz in Anspruch und schränken damit den Gemeingebrauch der genutzten Flächen weniger ein. Aus diesen Gründen ist die Festlegung einer niedrigeren Gebühr erforderlich. Die Schaffung eines neuen Tatbestands zielt auch darauf ab, dass sich Bürger:innen für die im Vergleich zu klassischen Containern platzsparende Alternative entscheiden.

#### **Zu Ziffer 2**

Zur Kosten-Nummer 312:

Die neu eingefügte Kosten-Nummer 312 schafft einen eigenen Kostentatbestand für Postablagekästen. Diese Ablagekästen werden von den Postunternehmen verwendet, um Sendungen vor dem Verteilen zwischenzulagern. So werden den Zustellern längere Wege zu den Verteilzentren erspart und die Postverteilung rationalisiert. Der wirtschaftliche Nutzungswert für die Unternehmen ist entsprechend hoch.

Aufgrund der gewachsenen Interessen privater Unternehmen zur gewerblichen Nutzung des öffentlichen Raumes muss auch der wirtschaftliche Wert öffentlicher Verkehrsflächen bei der Entgeltbemessung für die jeweilige Sondernutzung angemessen berücksichtigt werden. Insbesondere haben innerstädtische und die zentralen Bereiche der Ortsteile einen höheren wertbildenden Faktor als andere Bereiche und werden daher mit höheren Entgelten belegt.

Ein bundesweiter Vergleich mit anderen Großstädten gestaltet sich bei diesem Sondernutzungstatbestand schwierig. Soweit überhaupt Entgelte erhoben werden, reichen diese abhängig von der Größe und dem Standort der Postablagekästen von 15,00 Euro jährlich bis hin

zu 240,00 Euro. Die in der Nummer 312 festgelegten Entgelte liegen insoweit im oberen Bereich, stehen aber insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu den Entgelten der übrigen Entgelttatbestände der Nummer 3 des Kostenverzeichnisses. Zudem trägt die Höhe des Entgelts dem Umstand Rechnung, dass der öffentliche Raum – insbesondere der innerstädtische – immer mehr individuell beansprucht wird. Dem soll durch die Bemessung der Entgelte entgegengewirkt werden.

Zur Kosten-Nummer 4:

Das Carsharinggesetz des Bundes sowie das Bremische Landes-Carsharinggesetz definieren Carsharing als einen eigenen Sondernutzungstatbestand im Straßenrecht. Mit der neuen Gliederungsnummer 4 wird deshalb entsprechend ein neuer Sondernutzungstatbestand in das Kostenverzeichnis eingefügt.

Zur Kosten-Nummer 401:

Die Kosten-Nummer sieht zwei Gebiete vor, die aufgrund einer Sachnähe der Einteilung nach der Bremischen Stellplatzverordnung entspricht. Die Ortsteile mit dem höheren Entgelt haben einen geringeren Anteil an öffentlichen Parkflächen, was den Wert des öffentlichen Raumes und damit der Sondernutzung steigert und sich dadurch auch positiv auf die Häufigkeit der Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen und die Umsatzgenerierung durch die Anbieter auswirkt.

Die Entgelte für die Carsharing-Stellplätze sind so bemessen, dass sie, berechnet auf den regelmäßigen Vergabezeitraum einer Sondernutzungserlaubnis von acht Jahren, die durchschnittlichen Aufwendungen für die Planung und die Herstellung von Carsharing-Stationen abdecken soll. Die Kosten für die Anlage eines Carsharing-Stellplatzes sind aufgrund der jeweiligen Gegebenheiten sehr unterschiedlich. Bei der Anlage der Stellflächen werden zudem Verbesserungen im direkten Parkumfeld vorgenommen, zum Beispiel um die Verkehrssicherheit in diesem Bereich zu erhöhen. Diese Kosten können nicht über die Entgelte auf die Carsharing-Anbieter umgelegt werden. Daneben ist auch der wirtschaftliche Wert der Sondernutzung zu berücksichtigen. Da allerdings die Steigerung des Carsharings eine verkehrspolitische Zielsetzung ist, kann der wirtschaftliche Wert der Sondernutzung nicht vollständig in das Entgelt einberechnet werden. Vielmehr werden auch die positiven Aspekte des Carsharings, die insbesondere darin zu sehen sind, dass durch das Carsharing insgesamt weniger öffentlicher Parkraum benötigt wird, angemessen berücksichtigt.

Insgesamt ergibt sich für die zentralen Ortsteile im Vergabezeitraum ein Entgelt in Höhe von 4 800,00 Euro und 2 400,00 Euro für alle übrigen Ortsteile. Die Kosten für Planung und Herstellung der Carsharing-Stellplätze betragen circa 1 500,00 Euro bis 2 000,00 Euro. Damit werden die Kosten der Stadtgemeinde in jedem Fall vollständig abgedeckt und darüber hinaus der wirtschaftliche Wert der Sondernutzung angemessen berücksichtigt.

Zur Kosten-Nummer 5:

Die Sondernutzung durch Fahrzeugverleihsysteme weist sich im Vergleich zu anderen Sondernutzungen durch das hinter dem Aufstellen stehende Geschäftsmodell aus. Mit der neuen Gliederungsnummer 5 wird deshalb entsprechend ein neuer Sondernutzungstatbestand in das Kostenverzeichnis eingefügt.

Zur Kosten-Nummer 501:

Das Aufstellen der Fahrzeuge geht zu Lasten des öffentlichen Verkehrsraums, da die Fahrzeuge im geparkten Zustand Platz in Anspruch nehmen und gegebenenfalls ein Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Da die Anbieter den öffentlichen Verkehrsraum zu ihrem finanziellen Vorteil nutzen und die Instandhaltung des öffentlichen Verkehrsraums von der

Allgemeinheit finanziert wird, dürfen die finanziellen Vorteile der Anbieter bei der Höhe der Gebühr berücksichtigt werden. Hiervon ausgehend werden pro Fahrzeug und angefangener Woche 0,50 Euro berechnet. Damit werden die Kosten der Stadtgemeinde im Hinblick auf die Instandhaltung des öffentlichen Verkehrsraums, der wirtschaftliche Wert der Sondernutzung und auch die Belange der Anbieter und Nutzer im Hinblick auf die Nutzungskosten angemessen berücksichtigt. Relevant für die Gebührenberechnung sind alle Fahrzeuge, für die kein von den Anbietern bereitgestellter eigener fester Stellplatz zur Verfügung steht. Ein Vergleich zu anderen Bundesländern und Gemeinden ist aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen Einordnung und Handhabung hinsichtlich dieser neuartigen Fahrzeugverleihsysteme derzeit nicht möglich. Soweit diese überhaupt als Sondernutzung qualifiziert werden, bestehen jedenfalls keine besonderen Kostentatbestände.

## **Zu Artikel 2**

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Ortsgesetzes.