

VERTRAULICH
bis zur Feststellung des
schriftlichen Ergebnisses der
letzten nicht öffentlichen
Ausschusssitzung durch
die/den Vorsitzende/n!

Stadt Heidelberg
Dezernat I, Rechtsamt

**Straßenbenutzungsvertrag mit der HSB
AG**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Zustimmung zur Beschlussempfehlung	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	28.11.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	29.11.2006	N	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	
Gemeinderat	07.12.2006	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat, der Neufassung des Straßenbenutzungsvertrages zwischen der Stadt Heidelberg und der HSB AG, Stand 06.November 2006 (Anlage 1) zuzustimmen.

Anlagen zur Drucksache:	
Lfd. Nr.	Bezeichnung
A 1	Straßenbenutzungsvertrag, Fassung vom 06. November 2006 (Vertraulich – Nur zur Beratung in den Gremien)

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
SL 1	+	<p>Einzigartigkeit von Stadt- und Landschaftsraum sowie historisches Erbe der Stadt(teile) bewahren</p> <p>Begründung: Durch Beteiligung der Stadt bei gestalterischen Fragen wird die Berücksichtigung des städtebaulichen Umfeldes gewährleistet (insbesondere § 5 Absatz 2 und 3 des Vertrages)</p>
SL 2	+	<p>Erhaltenswerte kleinräumige städtebauliche Qualitäten respektieren</p> <p>Begründung: S. O.</p>
MO 1	+	<p>Umwelt-, Stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern</p> <p>Begründung: Durch Bereitstellung des öffentlichen Straßenraumes zum Bau von Straßenbahntrassen und zum Betrieb von Straßenbahnlinien wird der ÖPNV i.S.d. genannten Zieles gefördert</p>
MO 2	+	<p>Minderung der Belastung durch den motorisierten Verkehr</p> <p>Begründung: Die Bereitstellung eines funktionsfähigen ÖPNV trägt zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes von motorisiertem Individualverkehr bei.</p>
MO 6	+	<p>Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr</p> <p>Begründung: Ermöglichung der Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraumes für den Bau von Straßenbahntrassen und den Betrieb von Straßenbahnlinien</p>

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

Begründung:

A Einleitung

Die Benutzung des öffentlichen Straßenraumes für den Bau von Straßenbahntrassen bzw. den Betrieb von Straßenbahnlinien im Heidelberger Stadtgebiet ist in dem derzeit geltenden Straßenbenutzungsvertrag zwischen der Stadt Heidelberg und der HSB AG vom 03./14.03.1966 geregelt. Bis auf eine Vertragsänderung aus dem Jahre 1971 gilt dieser Vertrag bis heute unverändert fort, allerdings ist festzustellen, dass viele Regelungen des alten Straßenbenutzungsvertrages den technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Änderungen der vergangenen Jahrzehnte nicht mehr in ausreichendem Maße Rechnung tragen. Darüber hinaus sind verschiedene, sich auf die tägliche Handhabung des Vertragsgegenstandes auswirkende Regelungen in der Praxis modifiziert worden, so dass schon aus diesem Grunde Änderungsbedarf besteht.

Und schließlich beinhaltet der Vertrag vom 03./14.03.1966 ausschließlich auf den Straßenbahnbetrieb bezogene Regelungen, während in die nun vorliegende Vertragsfassung zusätzlich Vorschriften über einen Teilbereich der Betriebsanlagen für den Omnibusverkehr (Haltestellen) sowie über städtische Grundstücke, die außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen liegen, einbezogen wurden.

Verhandlungen über eine Neufassung des Straßenbenutzungsvertrages sind bereits seit Beginn der 90-er Jahre wiederholt angestoßen worden, dann jedoch aus sehr unterschiedlichen Gründen immer wieder zum Stillstand gekommen. Um diese umfangreichen Vorarbeiten zu einem erfolgreichen Abschluss zu bringen, haben seit dem Frühjahr 2006 Vertreter der HSB AG sowie der städtischen Ämter intensiv über die einzelnen Vertragsregelungen verhandelt. Der in der Anlage beigefügte Vertragsentwurf mit Stand vom 06. November 2006 stellt eine die Interessen beider Vertragsparteien in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigende Neufassung dar, die den Vertrag aus dem Jahre 1966 ersetzen soll.

In dem nun vorliegenden neuen Vertragsentwurf werden zwar die gemeinsamen Interessenlagen und das besondere „Mutter-Tochter-Verhältnis“ zwischen der Stadt Heidelberg und der HSB AG berücksichtigt. Gleichzeitig wird aber auch der Tatsache Rechnung getragen, dass die HSB als im Wettbewerb stehendes Unternehmen nicht unzulässig bevorzugt, selbstverständlich aber auch nicht unnötig benachteiligt werden darf. Die wesentlichen Grundgedanken, die der Neufassung des Vertrages zugrunde liegen, sind in der den Einzelvorschriften vorgeschalteten Präambel dargestellt.

B. Rechtsgrundlagen; Vertragsgestaltung

Zum besseren Verständnis des rechtlichen Rahmens, in dem sich der Straßenbenutzungsvertrag bewegen muss, ist auf folgende Punkte hinzuweisen:

Nach § 31 Absatz 1 Nr. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat „der Unternehmer“ die **Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast** beizubringen, wenn eine öffentliche Straße von einer **Straßenbahn** benutzt werden soll. Die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast tritt an die Stelle der Sondernutzungsgenehmigung nach straßenrechtlichen Vorschriften, die ansonsten – ohne die genannte spezielle Vorschrift im Personenbeförderungsrecht – für die Verlegung von Straßenbahnschienen und die daraus resultierende Nutzung einzuholen wäre. Anknüpfungspunkt für die Regelungen im Straßenbenutzungsvertrag ist somit die Feststellung, dass die Nutzung des öffentlichen Straßenraumes zum Bau von Straßenbahntrassen bzw. zum Betrieb von Straßenbahnlinien keinen Gemeingebrauch darstellt. Im Rahmen der Zustimmungsregelung nach § 31 Absatz 1 Nr. 1 PBefG können grundsätzlich alle Punkte geregelt werden, die aus Sicht des Straßenbaulastträgers regelungsbedürftig sind.

Im Gegensatz dazu stellt die Nutzung des öffentlichen Straßenraumes zum **Betrieb von Omnibuslinien** eine Nutzung im Rahmen des **Gemeingebrauches** dar, für die weder eine Zustimmung nach PBefG noch eine straßenrechtliche Genehmigung erforderlich ist. Dennoch berücksichtigt die Neufassung des Straßenbenutzungsvertrages im Abschnitt C, §§ 24 bis 27, dass es einige Besonderheiten gibt, die im Zusammenhang mit der straßenbahnbezogenen vertraglichen Vereinbarung geregelt werden sollten.

Parallel zu der Zustimmungs- / Sondernutzungsregelung war bei der Neufassung des Straßenbenutzungsvertrages auch zu berücksichtigen, dass der Bau von Straßenbahntrassen und der Betrieb von Straßenbahnlinien gem. § 2 Absatz 1 i. V. m. § 9 Absatz 1 PBefG einer personenbeförderungsrechtlichen Betriebsgenehmigung bedarf. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, bei der Neufassung des Straßenbenutzungsvertrages, die Überlassung vorhandener Straßenbahntrassen bzw. die Übertragung der Betriebspflicht auf Dritte zu ermöglichen (§ 2 Absatz 2 und 3 sowie §§ 30, 31 Absatz 1 und 32 Absatz 3 des Vertragsentwurfes).

C. Finanzielle Auswirkungen

Nach § 4 Absatz 1 des neuen Straßenbenutzungsvertrages zahlt die HSB an die Stadt für das ihr eingeräumte Recht zur Straßennutzung ein Entgelt in Höhe von 130.000 € jährlich. Der Vertrag aus dem Jahre 1966 hatte im Gegensatz zu dieser feststehenden Entgelthöhe eine Berechnungsmethode vorgesehen, die auf das Verhältnis zwischen den auf städtischen Straßen und Grundstücken zurückgelegten Wagenkilometern zu anderen Parametern berücksichtigt. Die Vereinbarung eines festen Straßenbenutzungsentgelts vereinfacht das Verfahren, wobei die Höhe des Entgeltes einer moderaten Fortschreibung der bisher geltenden Regelung entspricht.

D. Zu den vertraglichen Regelungen im Einzelnen:

1. Der Vertrag ist in fünf Abschnitte (A. bis E.) unterteilt. Den Schwerpunkt bilden dabei die §§ 3 bis 23, die die Straßennutzung durch **Straßenbahnen** betreffen. Zur besseren Orientierung ist den Abschnitten A. bis E. ein Inhaltsverzeichnis vorgeschaltet.

2. Wie bereits oben dargestellt, ist in den neuen Vertrag eine ausführliche **Präambel** eingefügt worden, die insbesondere folgende Punkte als für den Vertrag maßgebend festhält:

- ÖPNV als integriertes Gesamtverkehrssystem zur Gewährleistung der Mobilität der Bevölkerung, der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg, der Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes und der Energieeinsparung sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.
- Hervorhebung der Aufgabenträgerschaft der Stadt Heidelberg für die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (Daseinsvorsorge).
- Berücksichtigung der Wettbewerbsbedingungen.
- Notwendigkeit und Berechtigung der HSB, die Durchführung des ÖPNV/Straßenbahnbetriebs aufgrund eigener unternehmerischer Entscheidung auf ein drittes Unternehmen (aktuell RNV) zu übertragen.
- Und schließlich sieht die Präambel auch die Möglichkeit vor, dass die HSB aufgrund eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens nicht mehr selbst Linienbetreiberin ist und deshalb die Betriebsanlagen gegen Entgelt einem dritten Unternehmen überlässt.

Zu Abschnitt A. „Allgemeiner Teil“

3. Besondere Hinweise zu **§ 1** „Begriffsbestimmungen“:

- Der Begriff der „Betriebsanlagen der Straßenbahn“ richtet sich gem. **§ 1 Absatz 7** nach den in der Straßenbahnbau- und Betriebsordnung (BOStrab) enthaltenen Definitionen.
- Ebenfalls zu den Betriebsanlagen zählen nach **§ 1 Absatz 8 Satz 2** die dort näher aufgeführten Haltestelleneinrichtungen.
- In Abweichung zu dem Vertrag aus dem Jahre 1966 wird die Gleiszone in **§ 1 Absatz 9** ausgehend von der Gleisachse jeweils mit einer Ausdehnung von 1,75 m zu beiden Achsseiten definiert. Die u. a. für die Wahrnehmung der Reinigungs-, Räum- und Streupflicht (§ 7 des Vertrages) maßgebliche Gleiszonengrenzung vereinheitlicht den Gleiszonengriff im Gegensatz zu der alten Vertragsregelung und trägt dabei den geänderten technischen Anforderungen (u. a. Fahrzeugbreite) Rechnung.

4. In **§ 2 Absatz 1** ist die Verpflichtung der HSB geregelt, „bei Vorliegen eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses“ Straßenbahnen zu betreiben und einen ordnungsgemäßen Verkehrsbetrieb durchzuführen. Diese Betriebspflicht ist jedoch nach **§ 2 Absatz 2** an den Bestand einer Betriebsgenehmigung gem. §§ 9 ff. PBefG gebunden. Soweit die HSB Inhaberin dieser Betriebsgenehmigung ist, lässt der Vertrag die Übertragung der Betriebspflicht nach Absatz 1 auf ein drittes Unternehmen zu (z. B. RNV). Darüber hinaus ist die HSB – sowohl für den Fall, dass Dritte Verkehrsleistungen *für die HSB* erbringen, als auch für den Fall, dass ein

drittes Unternehmen selber im Besitze der Betriebsgenehmigung nach §§ 9 ff. PBefG ist (§ 2 Absatz 3 des Vertrages) – berechtigt (und in dem zuletzt genannten Fall auch verpflichtet), dem dritten Unternehmen die Betriebsanlagen bzw. die Infrastrukturanlagen zu überlassen.

Die Absätze 4 und 5 des § 2 betreffen notwendige Unterbrechungen der Betriebsanlagen durch betriebsbedingte oder von außen kommende Störungen. Die HSB hat insbesondere darauf zu achten, dass die Verkehrsbedienung möglichst wenig beeinträchtigt wird (**§ 2 Absatz 5 Satz 2**).

Zu Abschnitt B. „Straßenbenutzung durch Straßenbahnen“

5. In **§ 3** findet sich die eigentliche Zustimmung zur Nutzung des öffentlichen Straßenraumes für die Errichtung von Betriebsanlagen bzw. für den Betrieb von Straßenbahnlinien i. S. d. § 31 Absatz 1 Nr. 1 PBefG. Diese Zustimmung ersetzt – wie oben bereits dargelegt – die straßenrechtliche Sondernutzungsgenehmigung.

6. Das Straßenbenutzungsentgelt beträgt gem. **§ 4 Absatz 1** des Vertrages 130.000 € und kann nach Ablauf von jeweils fünf Jahren einvernehmlich neu festgesetzt werden (§ 4 Absatz 2).

7. Eine für die Abwicklung von Bauvorhaben und Änderungsmaßnahmen wesentliche Regelung enthält **§ 5**, der allgemeine Pflichten der Vertragsparteien festlegt. Zunächst stellt **§ 5 Absatz 1** klar, dass der Neubau, die Änderung, die Unterhaltung, die Gestaltung sowie die Beseitigung von Betriebsanlagen grundsätzlich Sache der HSB sind. Zu berücksichtigen war bei der Vertragsgestaltung aber auch, dass die Stadt insbesondere bei gestalterischen und funktionalen Fragen beteiligt werden muss. **§ 5 Absatz 2** sieht deshalb vor, dass die Stadt bei allen gestalterischen Fragen einzubeziehen ist. Die gesamte Vorschrift stellt einen sorgsam austarierten Kompromiss zwischen den Vorstellungen der Stadt und der HSB dar. Aus Sicht des Unternehmens muss es möglich sein, unternehmerische Aspekte gerade auch bei gestalterischen Fragen in den Vordergrund zu stellen. Aus Sicht der Stadt ist es erforderlich, bei Maßnahmen, die sich mehr oder weniger stark auf das Stadtbild auswirken können, mitentscheidend eingebunden zu werden. Deshalb sieht **§ 5 Absatz 3** vor, dass die Stadt die Möglichkeit hat, „besondere Anforderungen an die funktionale und gestalterische Einordnung der Betriebsanlagen in ihr Umfeld“ vorzugeben. Neben der Einbeziehung in alle gestalterischen Fragen (§ 5 Absatz 2) sichert der Vertrag damit auch die Möglichkeit, bei von der HSB durchzuführenden baulichen Maßnahmen besondere Anforderungen an die Betriebsanlagen zu stellen. Einschränkungen können sich insoweit lediglich aus gesetzlichen Vorschriften oder aus Vorgaben der technischen Aufsichtsbehörde ergeben (§ 5 Absatz 3 Satz 3).

Durch die genannten „besonderen Anforderungen“ oder durch die verspätete Anmeldung derartiger Anforderungen entstehende Mehrkosten muss allerdings gem. **§§ 5 Absatz 3, 14 Absatz 3 sowie 15 Absatz 2** die Stadt tragen, soweit die Maßnahmen und Leistungen nicht nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zuwendungsfähig oder durch den Planfeststellungsbeschluss bzw. die Plangenehmigung sowie durch andere Rechtsnormen (z. B. Gestaltungssatzungen) vorgegeben sind. Anders ausgedrückt: Alle diejenigen Forderungen, die Maßnahmen betreffen, die nach dem GVFG zuwendungsfähig oder die durch den Planfeststellungsbeschluss/durch die Plangenehmigung oder durch sonstige Rechtsnormen verbindlich für die HSB vorgeschrieben sind, muss die HSB tragen; Kosten sonstiger, von der Stadt geforderter Maßnahmen sind von der Stadt zu tragen.

8. Nach **§ 6 Absatz 1** ist die HSB für die reinen Straßenbahnsignalanlagen (BOStrab-Verkehrssignalanlagen) zuständig. Nicht erfasst sind damit Lichtsignalanlagen, die in Verbindung mit einer anderen Benutzung des öffentlichen Straßenraumes stehen (z. B. auch Fußgängerquerungen über Straßenbahnen); diese fallen unter den Begriff der „RILSA-Verkehrssignalanlagen“, für die die Stadt zuständig ist (§ 6 Absatz 2). Diese Regelung entspricht weitgehend der bisherigen Vertragslage, ist allerdings aktualisiert und den heutigen Begrifflichkeiten angepasst worden.

9. Die Reinigungs-, Räum- und Streupflicht ist in **§ 7** geregelt, wobei die Vorschrift im wesentlichen eine Konkretisierung des räumlichen Umfanges der genannten Pflichten beinhaltet.

Derzeit hat die HSB ihre Reinigungs-, Räum- und Streupflicht gegen Kostenerstattung auf die Stadt übertragen.

10. **§ 8** beinhaltet sonstige, im Tagesgeschäft relevante Sachverhalte:

- Grünanlagen: Diese sind dann Sache der HSB, wenn es sich um Betriebsanlagen bzw. um planungsrechtlich erforderliche Anlagen handelt.
- Die Aufstellung, Reinigung und Leerung der Abfallbehälter an Haltestellen erfolgt in der Regel in beiderseitigem Interesse. Sie gehören gem. § 1 Absatz 8 des Vertrages zu den Haltestelleneinrichtungen und als solche zu den Betriebsanlagen der HSB. Sie werden deshalb von der HSB aufgestellt, unterhalten und beseitigt. Dabei ist aber die Pflicht zur Einbeziehung der Stadt bei gestalterischen Fragen (§ 5 Absatz 2, 3) und die Pflicht zum Zusammenwirken (§ 11) zu beachten, so dass die aus Sicht der Stadt (Amt für Abfallwirtschaft und Stadtreinigung) erforderlichen Mitwirkungsrechte gegeben sind. Die Reinigung und Leerung der Abfallbehälter erfolgt durch die Stadt. Hinsichtlich der Kostentragung ist eine hälftige Kostenteilung vorgesehen (**§ 18 Absatz 2**).

11. **§ 9 Absatz 1** ermöglicht es der Stadt Haltestellenbereiche für eigene Einrichtungen (insbesondere öffentliche Toiletten und Anlagen der Stadtwerbung) zu nutzen. **§ 9 Absatz 2** sichert die Einbeziehung der Stadt in die Benennung von Haltestellen.

12. Um zu vermeiden, dass im Stadtbild unnötig viele Masten errichtet werden, sieht **§ 10** vor, dass die HSB der Stadt das Recht einräumt, Oberleitungsmasten mitzubenenutzen. Die Kostentragung ist in § 19 des Vertrages dergestalt geregelt, dass lediglich für den Fall, dass Oberleitungsmasten „auf Betreiben der Stadt“ gemeinsam genutzt werden, über die Kostentragung eine Einzelfallregelung zu treffen ist. In dieser Einzelfallregelung wird zu berücksichtigen sein, inwiefern die Mitbenutzung eines Oberleitungsmastes überhaupt zu relevanten Mehrkosten führen kann. Nur diese sind ggf. von der Stadt zu übernehmen.

13. **§ 11** enthält einige generelle Vorgaben für das Zusammenwirken der Stadt und der HSB bei baulichen Maßnahmen. Hervorzuheben ist insbesondere, dass die Verkehrs- und Bauplanung beider rechtzeitig und in allen Planungsphasen miteinander abzustimmen ist (§ 11 Absatz 1 Satz 1) und dass beiderseitige Abrechnungs- und Einsichtnahmerechte bestehen.

§ 12 konkretisiert diese generellen Vorgaben bezüglich der **Verständigung bei Bauarbeiten**. Danach ist sicherzustellen, dass

- auf die jeweiligen Verkehrsbelange des anderen Rücksicht genommen wird (§ 12 Absatz 1),
- dass Neubau- und Änderungsmaßnahmen beider Vertragspartner möglichst gleichzeitig durchgeführt und untereinander abgestimmt werden (§ 12 Absatz 2) und
- dass Maßnahmen möglichst zügig durchgeführt werden (§ 12 Absatz 3 Satz 1).

§ 12 Absatz 3 Satz 3 beinhaltet die **Wiederherstellungspflicht** der HSB, für den Fall, dass Straßen oder Grünanlagen der Stadt aufgebrochen werden müssen. In diesem Falle sind aufgebrochene Straßen und Grünanlagen „unverzüglich nach den Regeln der Technik“ wiederherzustellen.

14. **§ 13** stellt klar, dass die Vertragsparteien im Rahmen der nach dem Vertrag wahrzunehmenden Aufgaben nach den gesetzlichen Vorschriften haften. Besondere Haftungserleichterungen oder Haftungsverschärfungen sind damit ausgeschlossen.

15. Die §§ 14 bis 22 beinhalten die maßgeblichen Kostentragungsregelungen:

a) Als Grundregel legt **§ 14 Absatz 1** fest, dass grundsätzlich die HSB die Kosten für Planung, Neubau, Änderung, Unterhaltung und Gestaltung **ihrer Betriebsanlagen** trägt. Dabei wird der Kostentragungsrahmen in **§ 14 Absatz 2** wie folgt definiert: Die HSB trägt die Kosten für ihre Betriebsanlagen einerseits begrenzt auf den Umfang, der sich aus den Förderrichtlinien des GVFG bzw. den hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien ergibt. Andererseits wird die Kostentragungsverpflichtung der HSB erweitert auf solche Maßnahmen, die im Planfeststellungsbeschluss bzw. in der Plangenehmigung oder in anderen Rechtsnormen vorgegeben sind. Bei der zuletzt genannten Alternative ist u.a. an Satzungen der Stadt Heidelberg zu denken, die bestimmte gestalterische Elemente vorgeben. Dies könnte z. B. eine Gestaltungssatzung, aber auch die Gesamtanlagenschutzsatzung für den Bereich der Heidelberger Altstadt sein.

Stellt die Stadt über den oben genannten Rahmen hinausgehende Anforderungen an Betriebsanlagen der HSB oder meldet diese zu spät an, trägt sie allerdings die daraus resultierenden Mehrkosten (s. o. zu § 5 Absatz 3 sowie § 14 Absatz 2).

Gemäß **§ 14 Absatz 4** kann die HSB den Beginn von Baumaßnahmen, für die die Stadt besondere Anforderungen vorgegeben hat, davon abhängig machen, dass eine Kostenübernahmeerklärung der Stadt Heidelberg vorliegt.

Insgesamt handelt es sich bei der Regelung der §§ 5 und 14 um einen auf den gegenseitigen Erfahrungen beruhenden, sorgfältig ausgehandelten Kompromiss, der die Stadt zwingt, bei Baumaßnahmen der HSB möglichst frühzeitig über besondere Anforderungen nachzudenken und diese anzumelden, andererseits aber die HSB verpflichtet, entsprechende rechtzeitig angemeldete Vorgaben auf eigene Kosten umzusetzen.

b) **§ 15 Absatz 1** regelt den Fall, dass die HSB (an) Betriebsanlagen - mit negativen Auswirkungen auf den Straßenraum bzw. Grünanlagen der Stadt - baut. In diesen Fällen trägt die HSB die Kosten abzüglich eines aus dem Schadensersatzrecht bekannten Neuwertvorteils („Neu für Alt“), der berücksichtigt, dass die Stadt nach der Erfüllung der Wiederherstellungspflicht aus § 12 Absatz 3 Satz 3 über eine neuwertige Anlage verfügt.

Der **Neuwertvorteil** ist in **§ 21** geregelt. § 21 kommt allerdings nur dann zur Anwendung, wenn die anderen Kostentragungsregelungen ausdrücklich den Ausgleich des Neuwertvorteils vorsehen. Von der Verpflichtung, den Neuwertvorteil auszugleichen sind im übrigen nach § 21 Absatz 1 Satz 2 Anlagen ausgenommen, die noch keine fünf Jahre alt sind.

c) **§ 15 Absatz 3** regelt die sog. „Folgepflicht“ bei Änderungen im Straßenraum: Die HSB muss mit ihren **Betriebsanlagen** Veränderungen im Straßenbereich „folgen“. Die Kosten hierfür trägt zwar die Stadt, die HSB muss sich allerdings ihrerseits mit dem o. g. Neuwertvorteil nach § 21 beteiligen.

d) **§ 15 Absatz 4** betrifft **Straßenbaumaßnahmen** (im Gegensatz zu den Absätzen 1 bis 3, die Betriebsanlagen betreffen). Die Vorschrift entspricht der gesetzlichen Vorgabe des § 31 Absatz 3 PBefG, die ausdrücklich vorsieht, dass der Beitrag des Straßenbahnunternehmens an Straßenbaumaßnahmen davon abhängig zu machen ist, inwieweit die Straßenbaumaßnahme durch Belange des Straßenbaulastträgers oder durch Belange des ÖPNV-Unternehmens veranlasst sind.

e) **§ 16 Absatz 1** sieht vor, dass die Kosten für reine Straßenbahnsignalanlagen sowie bestimmte gleistechnische Anlagen von der HSB zu tragen sind. Darüber hinaus stellt § 16 Absatz 2 klar, dass die durch die Straßenbahn verursachte *Verlegung* von Lichtsignalanlagen ebenfalls von der HSB zu bezahlen ist. Im Falle einer *Erneuerung* von Lichtsignalanlagen ist wiederum der Neuwertvorteil nach § 21 zu berücksichtigen (§ 16 Absatz 3 i. V. m. § 21 des Vertrages). Diese Regelung weicht insoweit von der Vertragsregelung aus dem Jahre 1966 ab, als dort eine Kostentragung durch die HSB nur bezüglich sog. „Fahrdraht- und Weichenkontakte“ vorgesehen war. Dies hat in der Vergangenheit zu Unklarheiten im Falle der Verlegung oder Neuerrichtung von RiLSA-Verkehrssignalanlagen geführt, sofern diese ausschließlich durch Straßenbahnmaßnahmen erforderlich geworden waren. Hier sorgt § 16 Absatz 2 und 3 für die erforderliche Rechtssicherheit.

f) Die Reinigungs-, Räum- und Streupflicht ist nach **§ 17 Absatz 1** an die jeweiligen Verpflichtungen aus § 7 Absatz 1 bis 3 des Vertrages gekoppelt. Ähnliches gilt für die Kostentragung für Sachverhalte nach §§ 8 Absatz 1 und 9 Absatz 1 des Vertrages.

Wegen des bereits oben dargelegten gemeinsamen Interesses an der Aufstellung, Reinigung und Leerung von Abfallbehältern an Haltestellen sieht **§ 18 Absatz 2** eine hälftige Kostenbeteiligung der HSB und der Stadt an den jeweiligen Maßnahmen nach § 8 Absatz 2 des Vertrages vor.

16. Für Betriebsunterbrechungen oder -beeinträchtigungen infolge von Straßenbauarbeiten oder Veranstaltungen kann die HSB gem. **§ 20** von der Stadt nur dann eine Entschädigung verlangen, wenn es sich um unzumutbare, vermeidbare und/oder von der Stadt zu vertretende Beeinträchtigungen handelt. In der Regel sind Entschädigungsansprüche der HSB gegen die Stadt somit ausgeschlossen.

17. **§ 21** regelt den Ausgleich von Neuwertvorteilen, während **§ 22** Einzelheiten bezüglich der Berechnung der gegenseitigen Leistungen klarstellt. Schließlich bestimmt **§ 23** des Vertrages noch, dass die HSB ihre Betriebsanlagen bei Ablauf der Genehmigungen nach §§ 9 ff. PBefG erst dann zu beseitigen hat, wenn diese endgültig nicht mehr genutzt werden. Ausgenommen von der Beseitigungspflicht sind aber die Fälle, in denen die HSB den Gebrauch der Betriebsanlagen nach § 2 Absatz 2 und 3 des Vertrages auf Dritte überträgt.

Zu Abschnitt C. „Straßenbenutzung durch Omnibusse“

18. **§ 24** des Straßenbenutzungsvertrages stellt klar, dass die Nutzung der öffentlichen Straßen zum Betrieb eines Linienomnibusverkehrs im Rahmen des Gemeingebrauches und somit unentgeltlich erfolgt. Die **§§ 25 und 26** befassen sich mit Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen für den Omnibusverkehr bzw. mit den daraus resultierenden Kostentragungsfragen. Aufgrund der Tatsache, dass die Benutzung des öffentlichen Straßenraumes insoweit im Rahmen des straßenrechtlichen Gemeingebrauches erfolgt, trägt die HSB lediglich die Kosten für die Ausstattung der Haltestellen mit entsprechenden Haltestelleneinrichtungen, wobei gem. **§ 27** die entsprechende Anwendung der Vorschriften des Abschnitts B. des Straßenbenutzungsvertrages (Straßenbenutzung durch Straßenbahnen) für alle anderen, in §§ 24 bis 27 nicht abweichend geregelten Fragen vorsieht.

Zu Abschnitt D. „Nutzung fiskalischer Grundstücke“

Die Nutzung von städtischen Grundstücken, die außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes liegen, kann die HSB verlangen, wenn diese Nutzung für die Durchführung eigener baulicher Maßnahmen erforderlich und der Stadt zuzumuten ist. Voraussetzung hierfür ist aber, dass die entsprechenden Flächen entweder im Planfeststellungsbeschluss oder in der Plangenehmigung ausdrücklich für die Nutzung durch die HSB vorgesehen sind.

Flächen, die der Stadt zur Erzielung von Einnahmen dienen (z. B. vermietete Pkw-Parkplatzflächen) und sonstige, nicht im Planfeststellungsbeschluss/in der Plangenehmigung festgeschriebene Flächen der Stadt können von der HSB dagegen nur nach Abschluss eines entsprechenden Gestattungsvertrages genutzt werden; in dem Gestattungsvertrag ist zu regeln, inwieweit eine Entschädigung durch die HSB selbst bzw. durch von der HSB beauftragte Bauunternehmen zu leisten ist.

Zu E. Schlussbestimmungen

20. Die sog. „Schlussbestimmungen“ beinhalten im wesentlichen folgende Punkte:

- **§ 30** betrifft die Weitergabe von Verpflichtungen aus dem Straßenbenutzungsvertrag an Dritte, sofern diese an die Stelle der HSB treten oder in die Erbringung der vertraglich geschuldeten Leistungen einbezogen werden (z. B. RNV).
- **§ 31 Absatz 1** betrifft den Fall, dass wesentliche Gesetzesänderungen eintreten (z. B. Änderungen im Bereich des GVFG bzw. Änderungen relevanter europarechtlicher Normen).
- Gem. **§ 32 Absatz 1** tritt der Vertrag mit Wirkung zum 01.01.2007 in Kraft; gleichzeitig tritt der Vertrag aus dem Jahre 1966 außer Kraft.
- Die Geltungsdauer des Vertrages wird nach **§ 32 Absatz 2** auf fünf Jahre bis zum 31.12.2011 festgeschrieben und verlängert sich in der Folge um jeweils fünf Jahre, falls nicht mit einer Frist von einem Jahr zum Jahresende gekündigt wird.
- Gem. **§ 32 Absatz 3** besteht ein außerordentliches Sonderkündigungsrecht mit einer Frist von drei Monaten zum Quartalsende, wenn vergaberechtliche, genehmigungsrechtliche oder gesellschaftsrechtliche Entwicklungen eine Änderung oder Aufhebung des Vertrages erforderlich machen und eine Anpassung des Vertrages gem. § 31 Absatz 1 des Vertrages nicht möglich ist.

E. Schlussbemerkungen

Bei dem in der Anlage beigefügten Straßenbenutzungsvertrag mit Stand vom 06. November 2006 handelt es sich um einen auf den praktischen Erfahrungen mit dem Straßenbenutzungsvertrag aus dem Jahre 1966 beruhenden Regelwerk, das von dem Grundgedanken getragen ist, eine ausgewogene, die Interessenlagen beider Vertragsparteien berücksichtigende, zukunftsfähige Grundlage für die praktische Arbeit zu schaffen. Um den veralteten Straßenbenutzungsvertrag aus dem Jahre 1966 nun ablösen zu können, bitten wir um Zustimmung zu dem Vertragsentwurf in der Fassung vom 06. November 2006.

Gemäß § 31 Absatz 2 PBefG bedürfen „Vereinbarungen über die Höhe eines Entgeltes für die Benutzung einer öffentlichen Straße“ der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Nach Beschlussfassung der zuständigen Organe der HSB / HVV und des Gemeinderates ist der Straßenbenutzungsvertrag deshalb noch dem Regierungspräsidium Karlsruhe zur Genehmigung vorzulegen.

gez.

B. Weber