

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0 3 6 2 / 2 0 2 4 / B V

Datum:
16.01.2025

Federführung:
Dezernat III, Amt für Mobilität

Beteiligung:
Dezernat I, Rechtsamt

Betreff:

**Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung,
hier: Abstellen zur gewerblichen Vermietung**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	29.01.2025	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	05.02.2025	Ö	() ja () nein () ohne	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität	19.03.2025	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	01.04.2025	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	09.04.2025	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat folgenden Beschluss:

Der Gemeinderat beschließt die als Anlage 01 beigefügte „8. Satzung zur Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung“.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag in Euro:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
• keine	
Einnahmen:	
• laufende Einnahmen Ergebnishaushalt pro Jahr	
E-Tretroller rund	85.000
Fahrrad rund	20.000
Carsharing rund	2.500
Finanzierung:	
• keine	
Folgekosten:	
• keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Stadt Heidelberg macht kraft Straßengesetz Gebrauch von ihrer Regelungskompetenz und ergänzt die örtliche Sondernutzungsgebührensatzung um neue Gebührentatbestände, mit dem Ziel der Umsetzung von Sondernutzungskonzepten im Umgang mit Mobilitätsdienstleistungen über das Abstellen von Fahrzeugen zur gewerblichen Vermietung.

Begründung:

Hintergrund

Der Gemeinderat hat am 14. November 2024 das städtische E-Tretroller-Konzept beschlossen (Drucksache 0248/2024/BV) und die Verwaltung ermächtigt, dessen Umsetzung fortzuführen. Dazu wird nun die kommunale Entscheidungshoheit zur Ergänzung neuer Tatbestände in der örtlichen Sondernutzungsgebührensatzung beansprucht. Deren Einführung stellt eine notwendige Voraussetzung zum Start des straßenrechtlichen Verfahrens für E-Tretroller dar.

Neben einer Sondernutzungsgebühr für E-Tretroller sollen parallel dazu Gebührentatbestände für Fahrräder sowie Carsharing-Stellplätze verabschiedet werden. Damit wird die für die E-Tretroller grundlegende Rechtsprechung, analog zu Mieträdern, in einen rechtlich einheitlichen, kommunalen Satzungsrahmen übersetzt. Zusätzlich wird nach § 16a des Straßengesetzes die ausschließliche Nutzung einer Fläche durch einen oder mehrere Carsharing-Anbieter als Sondernutzung eingestuft, was die Erhebung von Sondernutzungsgebühren begründet. Hierfür wird, im Vorgriff auf eine ebenfalls straßenrechtliche Neukonzeption der Stellplatzvergabe auf Flächen in Straßenbaulast der Stadt Heidelberg, ein entsprechender Gebührentatbestand geschaffen.

Erläuterungen

Mit der in Anlage 01 dargelegten 8. Satzung zur Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung werden drei neue Sondernutzungsgebührensätze eingeführt. Sie treten nach Beschlussfassung und Veröffentlichung zum 01. März 2025 in Kraft. Die Gebührensätze sind gemäß § 19 Absatz 2 Satz 3 des Straßengesetzes nach

1. der Art und dem Ausmaß der Einwirkung auf die Straße, und
 2. nach dem wirtschaftlichen Interesse der Gebührenschuldner
- zu bemessen.

Für die Bewertung in Bezug auf Punkt 1 lassen sich alle aus der Sondernutzung resultierenden Einflüsse auf den Gemeingebrauch heranziehen, wobei sich Art und Ausmaß dieser Einwirkungen nach Intensität, Häufigkeit und Dauer der Sondernutzung, Verkehrsbeeinträchtigung oder Größe der in Anspruch genommenen Verkehrsfläche richten.

Das wirtschaftliche Interesse nach Punkt 2 ist objektiv zu bestimmen. Zu berücksichtigen ist der Ertrag, der typischerweise bei der in Betracht kommenden Sondernutzung erwartet werden kann.

Herleitung

Als Orientierungsbeträge bei der Bemessung der neuen Gebührenhöhen wird auf die laufenden Nummern 4a, 5 und 15 des aktuell gültigen Sondernutzungsgebührenverzeichnisses Bezug genommen.

Elektrokleinstfahrzeuge zeichnen sich durch ihre relativ geringe Größe und ihr leichtes Gewicht aus. Dadurch wird ihnen eine Flexibilität zuteil, die u.a. eine physische Einwirkung durch Dritte begünstigen kann. Durch die analogen Abstellregelungen zu Fahrrädern und einem auch zukünftig vorgesehenen Free-Floating-Betrieb ist das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen zu gewerblichen Zwecken mit einer überdurchschnittlichen Einwirkung auf den Gemeingebrauch zu bewerten. Zudem zeigen die betreibenden Unternehmen ein hohes wirtschaftliches Interesse am öffentlichen Straßenraum.

Fahrräder, die zum Zwecke des Mietabschlusses aufgestellt werden, unterliegen einem stationsgebundenen Betrieb. Sie unterscheiden sich von Elektrokleinstfahrzeugen in ihrer Größe und dem Gewicht. Aus der deutlich geringeren Intensität der Einwirkung von Mieträdern auf die Straße folgt eine signifikant geringere Einwirkung auf den Gemeingebrauch. In puncto wirtschaftliches Interesse sind, im Wissen der Verwaltung, unternehmensseitig keine relevanten Unterschiede zu E-Tretroller-Unternehmen anzunehmen.

Carsharing-Stellplätze sind im Kern mit dem öffentlichen Parkstand eines Kraftfahrzeuges zu vergleichen, weswegen sie räumlich, im Vergleich zum Elektrokleinstfahrzeug und dem Fahrrad, hohe Einwirkungen auf die Straße aufweisen. Im Gegensatz zu Fahrrädern und insbesondere Elektrokleinstfahrzeugen wirken sich die abgestellten Carsharing-Fahrzeuge jedoch nicht auf den besonders schützenswerten Gemeingebrauch auf Fuß- und Radwegen aus. Zugunsten des Carsharings steht, im Vergleich zu Mieträdern und Elektrokleinstfahrzeugen, ein unmittelbarer und nachgewiesener Entlastungseffekt auf den öffentlichen Verkehrsraum. Die wirtschaftlichen Interessen des Carsharings basieren auch auf der Nutzung des öffentlichen Straßenraumes, wengleich sich die ökonomische Gesamtausrichtung unterscheidet.

Der dieser Methodik folgende Beschlussvorschlag der Verwaltung beläuft sich auf jährliche Gebührensätze für Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) in Höhe von 72 Euro/Fahrzeug, für Fahrräder auf 48 Euro/Fahrzeug und für Carsharingfahrzeuge auf 40 Euro/Stellplatz.

Beteiligung des Beirates von Menschen mit Behinderungen

Die Beschluss-sache hat nur mittelbare Berührungspunkte zu den Belangen von Menschen mit Behinderungen, weswegen keine Beteiligung bei der Festsetzung von Sondernutzungsgebührensätzen vorgesehen ist.

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:
M01	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
Begründung:		
Die Festsetzung der Sondernutzungsgebühren folgt der zielorientierten Verkehrsförderung.		
Ziel/e:		
QU1	+	Solide Haushaltswirtschaft
Begründung:		
Die Vereinnahmung von Sondernutzungsgebühren unterstützt eine ausgeglichene Haushaltslage.		
2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:		
Keine		

gezeichnet
Raoul Schmidt-Lamontain

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung:
01	ALT_8. Satzung zur Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung
01	NEU_8. Satzung zur Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung