

Von: Christopher Dreke <christopher.dreke@tier.app>

Gesendet: Donnerstag, 21. Juli 2022 10:22

An: Frey, Dana <Dana.Frey@meerbusch.de>

Cc: Peter Russ <peter.russ@de.tier-ops.app>

Betreff: Anbieterstellungnahme zur Diskussion um E-Scooter Gebühren in Meerbusch

Sehr geehrte Frau Frey,

als Anbieter von klimaneutralen Mobilitätsalternativen freuen wir uns, seit letztem Jahr in Meerbusch aktiv sein zu dürfen. Wir bei TIER Mobility sind dabei stets an einem kooperativen und partnerschaftlichen Miteinander interessiert und sind u.a. Spitzenreiter was die Integration in die örtlichen ÖPNV-Systeme angeht.

Beschwerden über unsere Services nehmen wir sehr ernst und auch uns ist sehr daran gelegen, Nutzungskonflikte mit vulnerablen Fußgängergruppen zu lösen, damit Mikromobilität auf eine breite Gesellschaftliche Akzeptanz trifft.

Umso mehr freut es uns, dass Sie in der Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 9. Juni 2022 berichten, dass die Beschwerdelage in Meerbusch deutlich zurückgegangen sind.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um unsere Position als Anbieter zur Diskussion im Ausschuss zu Sondernutzungsgebühren darzulegen, da es sich hierbei um einen tiefgreifenden Eingriff auf unser Geschäftsmodell handelt.

Wir bei TIER sind nicht grundsätzlich gegen die Erhebung von Gebühren, insbesondere dann nicht, wenn die Gebühren zweckgebunden in den Ausbau von Mobilitätsstationen oder in den Ausbau von Radfahrinfrastruktur fließen, so wie die Stadt Berlin es vorvergangene Woche verkündet hat. Um die Potenziale der Mikromobilität vor allem in den Außenbezirken (z.B. geringere Taktung des ÖPNV) zu heben, verzichtet die Stadt Berlin in Gänze darauf, für Mikromobilitätsangebote am Stadtrand Gebühren zu erheben.

Einige Ausschussmitglieder haben gemäß der Niederschrift des Ausschusses eine Gebührenhöhe i.H.v 50 Euro zur Diskussion gestellt. Begründet wird diese ausschließlich damit, weil die Stadt Düsseldorf diese Gebührenhöhe festgesetzt hat. Ein pauschalisierender Vergleich der Gebührensätze verschiedener Gemeinden verbietet sich jedoch bereits deshalb, weil nicht nur wirtschaftliche Unterschiede zwischen den Kommunen bestehen, sondern auch verschiedene, gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbare kommunalpolitische Erwägungen in die Festsetzung der Höhe mit einfließen können (VG Gießen Urt. v. 6.7.2018, aaO.)

Rechtsgrundlage für die Erhebung der Sondernutzungsgebühr ist das Straßengesetz des jeweiligen Bundeslandes, oftmals in Verbindung mit einer kommunalen Sondernutzungssatzung (z.B. §§ 18, 19a Abs. 2 S. 3 StrWG NRW). Für die Bemessung der konkreten Sondernutzungsgebühren kommt es auf folgende drei Aspekte an

1. Die Einwirkung der beabsichtigten Nutzung auf die Straße selbst,
2. die Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, also die Auswirkungen auf die anderen Nutzer der Straße, und
3. das wirtschaftliche Interesse des Berechtigten.

Eine detaillierte Ausführungen an die notwendigen Kriterien für die Gebührenbemessung fügen wir Ihnen gerne dieser Mail bei.

Die Erhebung von Gebühren stellt einen weitreichender Eingriff in unser Geschäftsmodell dar. Eine zwingende inhaltliche Auseinandersetzung und Begründung der Gebühren muss vor der Beschlussfassung dieser erfolgen. Tarifstellen, sofern inhaltlich vergleichbar, müssen in einem abgestimmten Verhältnis zueinander stehen (z.B. Vergleich zu Leihfahrrädern oder Carsharingfahrzeuge sowie Anwohnerparkausweise unter Berücksichtigung dessen, dass der Platzverbrauch von E-Scootern deutlich niedriger ausfällt, in etwa 1:15).

Aus diesem Grund erwarten wir von der Stadt Meerbusch auch eine inhaltliche Auseinandersetzung und eine ausführliche Darstellung der Bemessungsgrundlage für eine Sondernutzungsgebühr; auch bei einer Gebührenhöhe von 20 Euro.

In § 30 Abs. 3 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW heißt es "Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen soll nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird." Sondernutzungsgebühren i.H.v 50 Euro oder vergleichbar machen unser Geschäft in Meerbusch schlicht unwirtschaftlich und verstoßen damit gegen höheres Recht.

Wie eingangs erwähnt, ist uns sehr an einem partnerschaftlichen Miteinander gelegen. Mögliche rechtliche Mittel gegen eine Stadt möchten wir unter allen Umständen vermeiden. Jedoch bitten wir Sie um Ihr Verständnis, dass wir uns gegen rechtswidrige und willkürliche Erhebungen von Sondernutzungsgebühren zur Wehr setzen müssen, da Sie unser Geschäftsmodell in Deutschland sukzessive bedrohen. Sie haben die Mitglieder des Mobilitätsausschusses ja richtigerweise in der Ausschusssitzung bereits darauf hingewiesen.

Gerne stehen wir Ihnen auch für ein direktes Gespräch zur Verfügung, sprechen auch gerne bei Ihnen im Mobilitätsausschuss vor oder übersenden bei Bedarf weitere Unterlagen.

Mit freundlichen Grüßen

--

Christopher Dreke
Public Policy Manager

christopher.dreke@tier.app
+49 173 732 1175

TIER Mobility SE
c/o WeWork
Eichhornstrasse 3
10785 Berlin
Germany

[tier.app](https://www.tier.app)

Kriterien zur Gebührenbemessung der Sondernutzung

1. GRUNDSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN BEI DER ERMITTLUNG VON SONDERNUTZUNGSGEBÜHREN

- 1.1 Bei der Festlegung einer pauschalen Gebühr/Aufnahme im Gebührenverzeichnis sowie insbesondere auch bei deutlichen Erhöhungen ist **zwingend eine inhaltliche Auseinandersetzung bzw. Begründung bereits vor der Beschlussfassung** durch die jeweilige Stadt zu verlangen.¹
- 1.2 Ein **pauschalierender Vergleich der Gebührensätze verschiedener Gemeinden** verbietet sich bereits deshalb, weil nicht nur wirtschaftliche Unterschiede zwischen den Kommunen bestehen, sondern auch verschiedene, gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbare kommunalpolitische Erwägungen in die Festsetzung der Höhe mit einfließen können.²
- 1.3 **Gebührenerhebung auch ohne ausdrücklichen Bescheid** über Sondernutzungserlaubnis zulässig. Die Gebühr wird nicht für die Sondernutzungserlaubnis, sondern für die Sondernutzung selbst geschuldet. Mit der Gebühr wird der Vorteil abgegolten, den die Sondernutzung gegenüber dem bloßen Gemeingebrauch mit sich bringt.³
- 1.4 Dabei haben die einzelnen **Tarifstellen** - sofern sie inhaltlich vergleichbar sind - **zueinander in einem abgestimmten Verhältnis** zu stehen.⁴
- 1.5 Eine Sondernutzungsgebühr ist mit dem **Äquivalenzprinzip** vereinbar, wenn sie zu dem möglichen Ausmaß einer Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs nicht im Missverhältnis steht. **Es bedarf eines angemessenen Leistungs- und Gegenleistungsverhältnisses.** Eine Sondernutzungsgebühr ist die Gegenleistung dafür, dass die Benutzung einer öffentlichen Straße über den Gemeingebrauch hinaus erlaubt und damit gleichzeitig eine Beeinträchtigung der gemeingebrauchlichen Nutzungsmöglichkeiten in Kauf genommen wird.

2. DIE ERMITTLUNG DER SONDERNUTZUNGSGEBÜHR IM KONKRETEN EINZELFALL

Rechtsgrundlage für die Erhebung der Sondernutzungsgebühr ist das Straßengesetz des jeweiligen Bundeslandes, oftmals in Verbindung mit einer kommunalen

¹ VG Gießen Urt. v. 6.7.2018 – 4 K 5644/17, BeckRS 2018, 14682 Rn. 41, beck-online.

² VG Gießen Urt. v. 6.7.2018, aaO.

³ vgl. BVerwG, Urt. v. 21.10.1970 - IV C 38.69 -, juris Rn. 20.

⁴ Vgl. VG Regensburg, Urteil vom 26. Juli 2013 - RO 2 K 13.314. und VG Berlin, Urteil vom 11.03.2009 - 1 A 312/07.

Sondernutzungssatzung (z.B. §§ 18, 19a Abs. 2 S. 3 StrWG NRW). Für die Bemessung der konkreten Sondernutzungsgebühren kommt es auf folgende drei Aspekte an:

1. Die Einwirkung der beabsichtigten Nutzung auf die Straße selbst,
2. die Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, also die Auswirkungen auf die anderen Nutzer der Straße, und
3. das wirtschaftliche Interesse des Berechtigten.

2.1 Zum ersten Kriterium: Einwirkung auf die Straße selbst

Zulässiger räumlicher Bemessungsmaßstab "je angefangenen m^2 beanspruchter Sondernutzungsfläche" alternativ auch "je Fahrzeug", wobei hier eine indirekte Berücksichtigung des Flächenbedarfs erfolgt.⁵ Die Einwirkung der Sondernutzung auf die Straße richtet sich nach der den Gemeingebrauch übersteigenden Straßenbenutzung, nämlich der unmittelbaren Inanspruchnahme einer Verkehrsfläche unter gleichzeitigem Ausschluss Dritter vom Gemeingebrauch.⁶

Argumentationsbeispiel: Vergleichbarkeit mit Verkaufsständen etc. aber nur eingeschränkt möglich, weil

- Verkaufsstand wird stationär aufgebaut, E-Scooter steht nur kurzfristig während eines Parkvorgangs
- E-Scooter kann im gesamten Straßenraum abgestellt, während die Orte für Verkaufsstände üblicherweise auf bestimmte, gut frequentierte Bereiche begrenzt sind.

Daher muss die Gebühr für E-Scooter nach Flächenumrechnung (3 E-Scooter/qm) geringer sein als bei Verkaufsständen, Außengastronomie, etc.

Zulässiger zeitlicher Bemessungsmaßstab: Gebührenfestsetzung ausschließlich pro Jahr ist rechtswidrig, wenn auch für kürzere Sondernutzungen die Jahresgebühr bezahlt werden soll, beispielsweise wenn in den Sommermonaten mehr Fahrzeuge eingesetzt werden.

⁵ Vgl. VG München, Urteil vom 08. Mai 2008 - M 10 K 07.4304.

⁶ vgl. BVerwG, Urteil vom 15.07.1988 - 7 C 5.87 -, BVerwGE 80, 36.

2.2 Zum zweiten Kriterium: Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs anderer Nutzer

Je stärker die Beeinträchtigung anderer Nutzer, desto höher kann grundsätzlich die Gebühr ausfallen.⁷

ABER: Es ist nur auf die zulässige Sondernutzung abzustellen, also auf ordnungsgemäß abgestellte Fahrzeuge. Von Nutzern falsch geparkte Fahrzeuge sollten nicht zur Erhöhung der Gebühr führen. Hier sind die Betreiber regelmäßig schon durch andere Nebenbestimmungen oder Selbstverpflichtungen in der Verantwortung (Pflicht zum Umsetzen innerhalb von wenigen Stunden, Beschwerdeline, Pflicht zur Überwachung des ordnungsgemäßen Abstellverhaltens der Nutzer, etc.). Den Betreibern kann der Parkverstoß durch Nutzer auch nicht zugerechnet werden, zumindest nicht bei der Festsetzung des Gebührentarifs der Sondernutzung.

ABER: Das Fahren und Parken durch Nutzer stellt indes keine Sondernutzung dar, sondern gehört zum Gemeingebrauch. Etwaige hiervon ausgehende Beeinträchtigungen müssen bei der Festsetzung der Gebührenhöhe unberücksichtigt bleiben.

2.3 Zum dritten Kriterium: Wirtschaftliches Interesse des Berechtigten

- a) Eine überhöhte Gebühr kann zur **Unwirtschaftlichkeit** der Sondernutzung führen und diese somit faktisch verhindern.⁸ Das Verbot "wirtschaftlich erdrosselnder Wirkung" ist verletzt, wenn der fragliche Gebührentarif so hoch ist, dass die Anmietung der E-Scooter nicht mehr wirtschaftlich vorgenommen werden kann.⁹ Diese Argument erfordert jedoch, dass im Wege von Beispielrechnungen konkret dargelegt wird, welche Einnahmen durch die Vermietung bei einer bestimmten Auslastung erzielt werden können und welche Kosten hierbei für den Betrieb entstehen.
- b) Es kann eine Differenzierung beziehungsweise eine **Staffelung der Gebührenhöhe je nach Stadtgebiet** geboten sein: Innenstadtbereich wirtschaftlich großes Interesse, Außenbezirke regelmäßig nur unrentabel zu betreiben.

⁷ Vgl. VG Gießen, Urteil vom 06. Juli 2018, aaO.

⁸ Vgl. OVG Münster, Beschluss vom 16. Juli 2018 – 11 A 226/17.

⁹ Vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – 7 C 5/87.

- c) Die Höhe der **ersparten Aufwendungen** für eine vergleichbare Abstellfläche ist grundsätzlich ein zulässiger Vergleichsmaßstab.¹⁰ Insoweit können ggf. PKW-Parkgebühren oder Car-Sharing-Standplätze zum Vergleich herangezogen werden, wobei ein PKW-Standplatz im Regelfall dem Platzbedarf von 15 E-Scootern entspricht.
- d) Die **Hinnahme von Gebühren** durch die Sondernutzungsberechtigten über einen längeren Zeitraum (mehrere Jahre) spricht erheblich dafür, dass die Berechtigten trotz der Gebühr noch ausreichend Gewinn erwirtschaften und dass die Gebühr dem wirtschaftlichen Interesse hinreichend Rechnung trägt.¹¹ Daher sollte gegen Gebührenerhöhungen/ erhöhte Neueinführungen rechtzeitig vorgegangen werden.
- e) Das **Gebot der Gleichbehandlung** ist verletzt, wenn wesentlich Gleiches willkürlich ungleich behandelt wird.¹² Wesentlich unterschiedliche Sondernutzungen müssen also auch zu entsprechend unterschiedlichen Gebührensätzen führen und vergleichbare Sondernutzungen dürfen nicht mit unterschiedlich hohen Gebühren belegt werden. Daher keine Abweichung zwischen Gebühren für Leihsysteme für E-Scootern einerseits und für Fahrräder andererseits.
- f) Zu berücksichtigen ist auch das öffentliche Interesse an der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen als Beitrag zur **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs**.

¹⁰ VG München, Urteil vom 28. November 2013 - M 10 K 13.2164.

¹¹ VG München Urt. v. 28.11.2013 - M 10 K 13.2164, BeckRS 2014, 47582, beck-online.

¹² Vgl. BVerwG Urteil vom 12. Juni 1981 - 4 C 50.78, BeckRS 1981, 31321230.