

03.August 2022

Positionspapier:

Sondernutzungsgebühren für das Anbieten geteilter Mikromobilität in deutschen Städten

Als Zusammenschluss von privatwirtschaftlichen Anbietern geteilter Mikromobilität in Deutschland, bezieht die AG Mikromobilität der Plattform Shared Mobility (PSM), bestehend aus den Mitgliedern Bolt, Lime, TIER und Voi, mit diesem Schreiben Stellung zum Sachverhalt *Höhe der Sondernutzungsgebühren für das Anbieten geteilter Mikromobilität in deutschen Städten*. Uns eint die gemeinsame Vision einer wirtschaftlich, ökologisch und sozial nachhaltigen, geteilten Mobilität, dabei sprechen wir uns aktiv für eine konstruktive und sinnvolle Marktregulierung aus.

Regulierung des deutschen Mikromobilitätsmarktes

Kommunen in ganz Deutschland stehen vor der neuen Aufgabe, sich regulatorisch mit der Integration von Mikromobilitätsangeboten und insbesondere von E-Scooter-Sharing-Angeboten zu beschäftigen. Als Anbieter sind wir gern bereit, diese in diesem Prozess zu unterstützen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass weiterhin nicht abschließend geklärt ist, ob das Anbieten von E-Scootern im Free-Floating Konzept Gemeingebrauch darstellt oder sondernutzungspflichtig ist. Trotz dessen haben wir als Anbieter in vielen Kommunen Deutschlands Erfahrung mit verschiedenen Regulierungsansätzen sammeln können, so auch mit Sondernutzungen, die wir gerne teilen möchten.

Sondernutzungsgebühren müssen nachvollziehbar begründet werden

Rechtsgrundlage für die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr ist das Straßengesetz des jeweiligen Bundeslandes, oftmals in Verbindung mit einer kommunalen Sondernutzungssatzung. Bei der Festlegung einer pauschalen Gebühr, der Aufnahme in das Gebührenverzeichnis sowie insbesondere bei deutlichen Gebührenerhöhungen ist eine nachvollziehbare Begründung der Gebührenhöhe unabdingbar. Dies muss bereits vor der Beschlussfassung durch die jeweilige Stadt geschehen.

Viele Städte legen ihre Sondernutzungsgebühren derzeit mit Verweis auf die Gebührenhöhe anderer (Nachbar-)Städte fest. Doch ein pauschalisierender Vergleich der Gebührensätze verschiedener Gemeinden ist juristisch nicht valide.

Für die Bemessung einer konkreten Sondernutzungsgebühren kommt es rechtlich auf die folgenden zwei Aspekte an:

1. Die Einwirkung der beabsichtigten Nutzung auf die Straße selbst

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.

Ein zulässiger räumlicher Bemessungsmaßstab für die Gebühr, die pro Fahrzeug und dessen Nutzung des öffentlichen Raums fällig wird, wäre dabei die genutzte Fläche pro Quadratmeter. Dies würde gewährleisten, dass verschiedene Fahrzeuge sachgerecht und nachvollziehbar für die Nutzung öffentlichen Raumes bepreist werden.

2. Das wirtschaftliche Interesse des Berechtigten

Eine überhöhte Gebühr kann zur Unwirtschaftlichkeit der Sondernutzung führen und diese somit faktisch verhindern. 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. Dieses Argument erfordert deshalb, dass mittels Beispielrechnungen konkret dargelegt wird, welche Einnahmen durch die Vermietung bei einer bestimmten Auslastung erzielt werden können und welche Kosten hierbei für den Betrieb entstehen. Zu berücksichtigen ist auch das öffentliche Interesse an der Nutzung von Elektrokraftfahrzeugen als Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Unsere Handlungsempfehlungen an deutsche Kommunen

Ein Beispiel für die Erhebung von Sondernutzungsgebühren ist Berlin. Die Einführung der Sondernutzung wurde in einem mehrmonatigen, gemeinsamen Workshop-Prozess mit den Anbietern erarbeitet und transparent und offen kommuniziert. Die neuen Sondernutzungsgebühren für E-Scooter und E-Bikes liegen bei 3,00€ pro Monat pro Fahrzeug in der Innenstadt. Die Berliner Gebührenerhebung erlaubt durch mehrere Anbieter und angemessene Flottengrößen eine substanzielle Gebührenerhebung. Um die Potenziale der Mikromobilität gerade in Außenbezirken, die häufig weniger gut an das örtliche ÖPNV-Netz angebunden sind, zu heben, verzichtet die Stadt Berlin auf Sondernutzungsgebühren außerhalb des S-Bahn-Rings. Da insbesondere hier das größte Potenzial vorhanden ist, den motorisierten Individualverkehr zu ersetzen, gleichzeitig jedoch der Betrieb von E-Scootern und E-Bikes unwirtschaftlicher als im Stadtzentrum ist, sollte dem Berliner Beispiel gefolgt werden. Die Stadt hat die Sondernutzung zum 1. September 2022 eingeführt, Gebühren werden jedoch erst ab dem 1. Januar 2023 fällig. Eine Ex-Post-Erhebung ist nicht zulässig.

Darüber hinaus ist auch die Häufigkeit der Sondernutzungserlaubnis-Beantragung entscheidend. Wir empfehlen Kommunen, den Anbietern zu ermöglichen ihre Sondernutzungsgebühren quartalsweise oder halbjährlich zu beantragen. So können Faktoren wie Jahreszeiten, Witterungsbedingungen, Flottenauslastung und weiteres berücksichtigt werden und einer Kommune der bestmögliche Service geboten werden.

Verhältnismäßigkeit der Sondernutzungsgebühr

Wir Anbieter 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. Wir appellieren jedoch an die Kommunen, die berechtigten Interessen aller involvierten Akteure gleichermaßen zu berücksichtigen und von nicht nachvollziehbar hohen und dem Wettbewerb schadenden Sondernutzungsgebühren abzusehen. Stattdessen gilt es, das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen.

Verhältnismäßigkeit bedeutet aus Anbietersicht, dass etwaige durch Mikromobilität entstehenden Kosten für die Kommunen durch die Anbieter mitgetragen werden. Der allgemeine Nutzen der Mikromobilität – beispielsweise durch ein verbessertes Mobilitätsangebot, eine verbesserte Erreichbarkeit des ÖPNV oder eine geringere Feinstaubbelastung innerhalb einer Stadt – sollte in der Bepreisung allerdings als mindernd berücksichtigt werden. Außerdem sollten die Sondernutzungsgebühren unterschiedliche Fahrzeuge und Fahrzeugklassen differenzierend einbeziehen.

Wir appellieren an deutsche Kommunen, diese Faktoren in die Berechnung der Höhe Ihrer Sondernutzungsgebühr mit einzubeziehen und die Berechnung und den Prozess hin zur Sondernutzungsgebühr offen und partizipativ zu gestalten.

Zusammenfassend möchten wir festhalten, dass die Verkehrswende deutscher Kommunen durch angemessene Sondernutzungsgebühren finanziell unterstützt werden kann, gleichzeitig müssen die lokalen Statuten den Anbietern jedoch auch ermöglichen, nachhaltig wirtschaften zu können.