

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

| | | |
|-------------------------|---------------------|-----------------------------|
| öffentlich | | Drucksache Nr. 0821/2020 |
| Amt/Aktenzeichen 30/ | Datum 05.05.2020 | TOP |

| | | | |
|--|----------------------|--------------|---------------|
| Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 12.05.2020 | | | |
| Beratungsfolge Gremium | Zuständigkeit | Datum | Status |
| Haupt- und Personalausschuss | Anhörung | 27.05.2020 | Ö |
| Stadtrat | Entscheidung | 03.06.2020 | Ö |

| |
|---|
| Betreff: Ergänzung der Sondernutzungssatzung um einen Gebührentatbestand für Carsharing |
| Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, den 05.05.2020 gez. Manuela Matz Beigeordnete |
| Mainz, 13. Mai 2020 gez. Michael Ebling Oberbürgermeister |

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Personalausschuss empfiehlt, der Stadtrat beschließt folgende Satzung zur Änderung der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz vom 16.12.1994 zur Einfügung eines Gebührentatbestands für stationsbasiertes Carsharing: „

§ 1

Die Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz vom 16.12.1994 wird wie folgt geändert:

Nach Ziffer 12 des Gebührenverzeichnisses wird folgende Ziffer 13 eingefügt:

13. Für stationsbasiertes Carsharing gemäß § 2 Carsharinggesetz (CsgG) reservierter Stellplatz im öffentlichen Straßenraum (eine Sondernutzungserlaubnis kann nur an einen gemäß § 5 Abs. 3 und 4 CsgG geeigneten und zuverlässigen Carsharing-Anbieter erteilt werden):

- | | |
|--|-------------------------|
| a) für einen Stellplatz in den Stadtteilen Neustadt und Altstadt | monatlich 40 € bis 60 € |
| b) für einen Stellplatz in den übrigen Stadtteilen | monatlich 10 € bis 30 € |
| c) für einen Stellplatz an einer Ladesäule, der ausschließlich mit einem elektrisch betriebenen Fahrzeug (gemäß Begriffsbestimmung im Elektromobilitätsgesetz - EmoG) bewirtschaftet wird. Für die dazugehörige Ladesäule wird keine zusätzliche Gebühr erhoben. | monatlich 2,50 € |

§ 2

Die Änderung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.“

In voraussichtlich dem zweiten Quartal dieses Jahres wird der Landtag Rheinland-Pfalz eine Änderung des Landesstraßengesetzes (LStrG) beschließen, die dem Gesetz einen neuen Paragraphen (§ 42 a – Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing) hinzufügen soll. Diese Vorschrift wird es den Gemeinden erlauben, Flächen auf öffentlichen Straßen für stationsbasiertes Carsharing zu bestimmen und im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem Carsharinganbieter für längstens acht Jahre zur Verfügung zu stellen. Es handelt sich dabei um eine spezielle Sondernutzungsregelung.

Die Ermächtigung des § 42 a LStrG soll für die Landes-, Kreis-, Gemeinde und sonstigen Straßen in den rheinland-pfälzischen Kommunen gelten. Für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen gibt es mit § 5 des Carsharinggesetzes (CsgG) vom 5. Juli 2017 bereits eine entsprechende Regelung.

Die Auswahl der Flächen und Anbieter wird die Abteilung Verkehrswesen des 61-Stadtplanungsamts nach festgelegten Kriterien vornehmen, die dem Stadtrat ebenfalls zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Sondernutzungserlaubnis erteilt sodann die Abteilung Öffentliche Sicherheit und Ordnung des 30-Standes-, Rechts- und Ordnungsamts.

Die Stadt Mainz kann gemäß § 47 LStrG für die Sondernutzung der in ihrer Baulast stehenden Straßen und der Ortsdurchfahrten eine Gebühr erheben; für die Erhebung ist jedoch eine Satzung Voraussetzung (§ 47LStrG, § 2 Abs. 1 KAG).

2. Lösung/Inhalt:

Da es für die Stadt Mainz bereits die Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz vom 16.12.1994 (Sondernutzungssatzung) gibt, bedarf es lediglich einer Ergänzung des Gebührenverzeichnisses dieser Satzung, um eine Gebühr auch für die Sondernutzung an öffentlichen Stellplätzen erheben zu dürfen.

Unmittelbar Begünstigter der Sondernutzung ist der Carsharinganbieter, nicht der Nutzer des Fahrzeugs. Der Carsharinganbieter wird daher Gebührenschuldner. Im Gebührentatbestand wird klargestellt, dass die spezielle Sondernutzung nur geeigneten und zuverlässigen Anbietern von stationärem Carsharing im Sinne der bundesrechtlichen Regelung gewährt werden kann.

Die Höhe der Sondernutzungsgebühren soll sich am Maß der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs und des wirtschaftlichen Vorteils der Sondernutzung für den Erlaubnisinhaber orientieren. Gleichzeitig soll die Gemeinde bei der Bemessung der Gebühr sicherstellen, dass keine unzulässige Beihilfe im Sinne des EU-Beihilferechts an den Carsharinganbieter gewährt wird.

Die Verwaltung hat sich daher an der Höhe der Entgelte orientiert, die das 80-Amt für Wirtschaft und Liegenschaften für die Überlassung von Parkflächen auf städtischen Grundstücken erhebt. Der deutlich niedrigere Gebührenrahmen, der für die Stadtteile außerhalb von Altstadt und Neustadt vorgesehen ist, resultiert aus dem Umstand, dass Carsharing-Stellplätze in diesen Stadtteilen derzeit nicht rentabel sind – weshalb sie bisher dort nicht angeboten werden; von einem wirtschaftlichen Vorteil für den Anbieter kann zur Zeit nicht ausgegangen werden, daher wird die Gebühr sich zunächst im unteren bis mittleren Bereich des Gebührenrahmens bewegen. Sofern und soweit Carsharingangebote verstärkt nachgefragt werden und sich der wirtschaftliche Vorteil der Sondernutzung an den öffentlichen Stellplätzen für den Anbieter deutlich erhöht, können die Gebührenrahmen ausgeschöpft werden. Die Höhe der Sondernutzungsgebühr der einzelnen Flächen wird im Rahmen des Vergabeverfahrens festgelegt und bereits in den Vergabeunterlagen veröffentlicht, so dass sich die Carsharinganbieter bei Angebotsabgabe darauf einstellen können.

Die eher symbolische Gebühr für Stellplätze an einer Ladesäule, die ausschließlich mit einem elektrisch betriebenen Fahrzeug (gemäß Begriffsbestimmung im Elektromobilitätsgesetz - EmoG) bewirtschaftet werden, liegt darin begründet, dass der Carsharinganbieter die Kosten für die Errichtung der Ladesäule selbst zu tragen hat und auf lange Sicht keinen bemerkenswerten wirtschaftlichen Vorteil aus der Sondernutzung ziehen kann. Diese Gebühr orientiert sich an dem im Muster-Gestattungsvertrag für E-Ladeinfrastruktur vom 09.09.2016 festgelegten Entgelt (Stadtratsbeschluss TOP „Handlungsstrategie Elektromobilität“ vom 04.10.2016.)

Das Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung soll daher um die im Beschlussvorschlag formulierte Ziffer 13 ergänzt werden.

3. Alternativen

Die Satzungsänderung wird nicht beschlossen.

Dann müsste sich die Höhe der Sondernutzungsgebühren für die Überlassung von öffentlichen Stellplätzen an Carsharinganbieter gemäß § 8 Abs. 1 und 2 der Sondernutzungssatzung nach Ziffer 12 des Gebührenverzeichnisses richten, der für die Sondernutzung von Kurzzeitparkplätzen gilt. Danach fiel bei der Nutzung von Kurzzeitparkplätzen der Betrag an, der sich aus der auf dem Parkscheinautomat angegebenen gebührenpflichtigen Zeit multipliziert mit der Parkgebühr pro 30 Minuten ergibt. Nicht bewirtschaftete Parkplätze sind von Ziffer 12 zwar nicht erfasst, der Tarif dafür müsste sich jedoch auch an diesem Gebührentatbestand ausrichten, da gemäß § 8 Abs. 2 der Satzung die Gebühr für Sondernutzungen, die nicht im Tarif enthalten sind, möglichst nach den im Tarif bewerteten vergleichbaren Sondernutzungen zu bemessen ist. Auf den Monat hochgerechnet würden die Sondernutzungsgebühren für stationäres Carsharing auf öffentlichen Stellplätzen somit eine Höhe erreichen (Innenstadtbereich rund 260 €, übrige Stadtteile rund 130 €), die auf Carsharinganbieter aus Sicht der Verwaltung eher abschreckend wirken dürfte. Das ist jedoch nicht im Interesse der Stadt, die stationäres Carsharing als Teil multimodaler Mobilität im Stadtgebiet befördern möchte.

Daher darf sich die Sondernutzungsgebühr für einen Stellplatz, der für stationäres Carsharing reserviert ist, aus Sicht der Verwaltung nicht an den Gebühren für eine kurzfristige Überlassung bewirtschafteter Stellplätze orientieren, sondern muss einen eigenen Tatbestand erhalten.

4. zu Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Die Satzungsänderung zieht keine geschlechtsspezifischen Folgen nach sich.

5. Ausgaben/Finanzierung:

Es entstehen der Stadt durch die Änderung der Satzung keine Kosten.
Der zusätzliche Verwaltungsaufwand für die Erteilung zusätzlicher Sondernutzungserlaubnisse wird über die dafür zu erhebenden Gebühren gedeckt.