

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Katalin Gennburg und Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 19. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. September 2022)

zum Thema:

**Sondernutzungsgebührenverordnung**

und **Antwort** vom 04. Oktober 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Oktober 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Katalin Gennburg und  
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13263  
vom 19. September 2022  
über Sondernutzungsgebührenverordnung

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie erfolgte in der Sondernutzungsgebührenverordnung die Einteilung der öffentlichen Straßen in die vier Wertstufen?

Frage 2:

Warum liegen Einkaufsstraßen in Zentren wie die Schloßstraße in Steglitz, die Müllerstraße in Wedding und die Karl-Marx-Straße in Neukölln nicht in Wertstufe I, sondern in Wertstufe II?

Antwort zu 1 und 2:

Die Wertstufeneinteilung der öffentlichen Straßen erfolgte durch die Bezirksämter von Berlin auf der Grundlage des Stadtentwicklungsplans „Zentren und Einzelhandel“. Dabei war die Einteilung in folgendem Rahmen vorgesehen:

Wertstufe I: Zentrumsbereich Zoo und Mitte

Wertstufe II: Hauptzentren

Wertstufe III: besondere Stadtteilzentren

Wertstufe IV: alle übrigen Straßen

Bei den Einkaufsstraßen Schloßstraße in Steglitz, Müllerstraße in Wedding und Karl-Marx-Straße in Neukölln handelt es sich gemäß des aktuellen Stadtentwicklungsplans Zentren 2030 um Hauptzentren.

Frage 3:

Wie werden die Gebühren für die Inanspruchnahme von Straßenland festgelegt?

Antwort zu 3:

Gemäß § 11 Abs. 9 Berliner Straßengesetz sind bei der Bemessung von Sondernutzungsgebühren Art, Umfang, Dauer und der wirtschaftliche Vorteil der Sondernutzung zu berücksichtigen. Durch die Staffelung der Straßen nach Wertstufen wird dem wirtschaftlichen Vorteil in Bezug auf die Attraktivität des konkreten Standorts zusätzlich Rechnung getragen.

Frage 4:

Welche Rechtsurteile gibt es zu Sondernutzungsgebühren und inwieweit sollen durch die Urteile die Spielräume für die Gebührenhöhe gering sein?

Antwort zu 4:

Aus der Rechtsprechung entwickelte sich der Grundsatz, dass die Höhe der Sondernutzungsgebühr wegen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit weder außer Verhältnis zum Ausmaß der Sondernutzung noch außer Verhältnis zu dem mit der Straßennutzung verfolgten wirtschaftlichen Interesse stehen darf. Diese Vorgabe schließt für den Regelfall Gebührensätze aus, die zur Unwirtschaftlichkeit der Sondernutzung führen und diese damit faktisch verhindern. Eine Auflistung aller Urteile zu Sondernutzungsgebühren ist nicht möglich, beispielhaft werden folgende das Land Berlin betreffende Urteile nach 2010 benannt:

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 7. Oktober 2010 – OVG 1 B 28.09

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 27. August 2014 – OVG 1 B 57.11

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 23. April 2015 – OVG 1 B 23.12

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 11. April 2019 – OVG 11 B 7.18

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 02. Juni 2021 – OVG 1 B 2.19

Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 12. Februar 2009 – 1 A 125.08

Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 11. März 2009 – 1 A 312.07

Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 12. November 2014 – 1 K 103.12

Verwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 24. August 2020 – 1 K 11.18

Frage 5:

Wie werden die Gebühren für kommerzielle Angebote festgelegt, insbesondere für Groß- oder Werbeveranstaltungen, Werbeanlagen, -fahrten und -aufsteller, Packstationen und Sharing-Mobilität?

Antwort zu 5:

Auf die Antworten zu 3 und 4 wird verwiesen.

Frage 6:

Wie wird der Kommerzialisierung des öffentlichen Raums durch die Sondernutzungsgebührenverordnung gesteuert, wie durch das Berliner Straßengesetz?

Antwort zu 6:

Vielen Sondernutzungen liegt ein gewerblicher Hintergrund zu Grunde. Hinsichtlich der Sondernutzungsgebühren wird auf die Antwort zu 3 verwiesen.

Gemäß § 11 Absätze 1 und 2 Berliner Straßengesetz ist jeder Gebrauch der öffentlichen Straße, der über den Gemeingebrauch hinausgeht, eine Sondernutzung und bedarf einer Sondernutzungserlaubnis. Diese kann versagt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung entgegenstehen.

Frage 7:

Inwieweit ist eine stärkere Staffelung der Gebühren nach öffentlich-gemeinwohlorientierten und kommerziellen Angeboten rechtlich haltbar?

Antwort zu 7:

Bei der Bemessung von Sondernutzungsgebühren können unter anderem sowohl die Art als auch der wirtschaftliche Wert der Sondernutzung berücksichtigt werden. Bestimmte Sondernutzungen sind gemäß § 8 Absatz 1 der Sondernutzungsgebührenverordnung sachlich gebührenfrei.

Frage 8:

Wäre es möglich oder wird durch die neue Verordnung bereits ermöglicht, öffentlich-rechtliche Nutzer von Straßenland wie die BVG als Anstalt öffentlichen Rechts grundsätzlich von den Gebühren zu befreien?

Antwort zu 8:

Die persönliche Gebührenfreiheit wird in § 8 Absatz 2 Nummern 1 und 2 der Sondernutzungsgebührenverordnung geregelt. Unter anderem sind Sondernutzungen gebührenfrei, die ausgeübt werden durch Behörden und nichtrechtsfähige Anstalten des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der Gemeindeverbände sowie durch Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts. Ausnahmen hiervon sind in § 8 Absatz 3 und Absatz 4 Sondernutzungsgebührenverordnung geregelt. Danach gilt die Gebührenfreiheit beispielsweise nicht für Sondervermögen und Betriebe, die einen Wirtschaftsplan aufstellen sowie für gleichartige erwerbswirtschaftlich ausgerichtete Einrichtungen juristischer Personen des öffentlichen Rechts.

Eine generelle Gebührenfreiheit für Anstalten des öffentlichen Rechts, die einen Wirtschaftsplan aufstellen, ist im Interesse der Chancengleichheit der anderen Unternehmen auf dem Markt nicht gerechtfertigt.

Frage 9:

Wie kann durch die Gebühren ein Sondernutzungsanliegen derart gesteuert werden, dass die für das Land Berlin unerwünschten Nutzungen unterhalb der Schwelle des Verbots für Anbieter finanziell unattraktiv werden?

Antwort zu 9:

Auf die Antworten zu 3 und 4 wird verwiesen.

Frage 10:

Wie werden Hindernisse im öffentlichen Raum, die für die Allgemeinheit unerfreulich sind und für Menschen mit Sehenschränkungen gefährlich werden, durch die Gebührenverordnung minimiert?

Antwort zu 10:

Dies betrifft nicht den Regelungsbereich der Sondernutzungsgebührenverordnung. Maßgeblich ist insoweit das Sondernutzungserlaubnisverfahren selbst.

Frage 11:

Wie werden folgende Ziele im Straßengesetz gegeneinander abgewogen: „Die Erlaubnis [...] soll in der Regel erteilt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen. Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.“?

Antwort zu 11:

Sofern behinderte Menschen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeingebrauchs erheblich beeinträchtigt würden, ist die Erlaubnis im Regelfall zu versagen. Allerdings kann eine Erlaubnis mit Nebenbestimmungen versehen werden, die eine Beeinträchtigung behinderter Menschen vermeiden sollen.

Frage 12:

Warum werden im stationsunabhängigen Freefloater-Bereich Elektrokleinstfahrzeuge (insbesondere E-Scooter) und Kleinkrafträder (Motorroller, Leichtkrafträder) lediglich mit einer Gebühr von 3 bzw. 4 Euro pro Fahrzeug und Monat innerhalb des S-Bahn-Rings belastet? Inwieweit ist diese extrem niedrige Gebühr angesichts des Geschäftsmodells und der Renditen der Anbieter und angesichts der massiven Probleme mit diesen Fahrzeugen (Hindernisse, Versenken in Berliner Gewässern) angemessen?

Frage 13:

Warum werden im stationsunabhängigen Freefloater-Bereich für Elektrokleinstfahrzeuge (insbesondere E-Scooter) und Kleinkrafträder (Motorroller, Leichtkrafträder) außerhalb des S-Bahn-Rings keine Gebühren erhoben? Inwieweit ist dieses Gratis-Angebot von öffentlichem Straßenland angesichts des Geschäftsmodells und der Renditen der Anbieter und angesichts der massiven Probleme mit diesen Fahrzeugen (Hindernisse, Versenken in Berliner Gewässern) angemessen?

Antwort zu 12 und 13:

Die derzeit gültige Fassung der Sondernutzungsgebührenverordnung enthält keinen Gebührentatbestand für das stationsunabhängige Anbieten von Mietfahrzeugen (sogenanntes Freefloating). Im Rahmen der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sondernutzungsgebührenverordnung ist die Einführung von entsprechenden Tarifstellen geplant. Dabei soll berücksichtigt werden, dass Sharing-Angebote – sinnvoll gesteuert – gerade auch in den Außenbezirken ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende sein können. Bei der Gebührenbemessung für den Bereich außerhalb des S-Bahn-Rings soll berücksichtigt werden, dass die wirtschaftliche Attraktivität für die Anbietenden im Gegensatz zum rentablen Innenstadtbereich weitaus geringer ist.

Frage 14:

Inwieweit können diese Fahrzeuge angesichts der Stationsunabhängigkeit als „außerhalb des S-Bahn-Rings“ angemeldet werden, obwohl sie auch innerhalb des S-Bahn-Rings genutzt werden, so dass für den Anbieter überhaupt keine Gebühren anfallen? Wie wird diesem Missbrauch vorgebeugt?

Antwort zu 14:

Auf die Antwort zu 12 und 13 wird verwiesen. Die Verteilung der Fahrzeugflotte der Anbietenden soll künftig mit Hilfe einer Datenmanagementplattform dokumentiert und überwacht werden. Vom Anbietenden werden keine einzelnen festgelegten Fahrzeuge für die Nutzung innerhalb oder außerhalb des S-Bahn-Rings angemeldet, sondern jeweils eine bestimmte Anzahl beziehungsweise ein Anteil der Gesamtflotte. Die Bewegungen jedes einzelnen Fahrzeugs der gesamten Fahrzeugflotte sollen mit Hilfe des sogenannten Dashboards über eine Schnittstelle erfasst werden. Die Überprüfung der beantragten Verteilung der Mietfahrzeugflotte wird auf diesem Weg möglich sein.

Frage 15:

Warum werden für Fremdwerbung an Baugerüsten je Monat / m<sup>2</sup> der für Werbung benutzbaren gesamten Fläche (Werbefläche), bei Baugerüsten der tatsächlich für Werbung genutzten Fläche mit nur 19 bis 25 Euro pro m<sup>2</sup> und Monat so geringe Gebühren erhoben, die in keinem Verhältnis zu den Einnahmen aus der Vermietung der Werbeflächen stehen?

Antwort zu 15:

Die derzeit gültige Fassung der Sondernutzungsgebührenverordnung sieht gemäß Tarifstelle 2.2.4 für Fremdwerbung an Baugerüsten je Monat und Quadratmeter der tatsächlich für Werbung genutzten Fläche 15 bis 19,50 Euro (je nach Wertstufe) vor. Im Rahmen der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sondernutzungsgebührenverordnung ist eine Erhöhung auf 19 bis 25 Euro (je nach Wertstufe) geplant. Die Tarifstelle enthält auch Schilder und Lichtwerbung für Eigenwerbung. Die geplante Erhöhung um 25 Prozent wird als angemessen angesehen. Auf die Antworten zu 3 und 4 wird verwiesen.

Frage 16:

Aus welchen Gründen soll großflächige Werbung an Baugerüsten nicht grundsätzlich verboten sein?

Antwort zu 16:

Dies betrifft nicht den Regelungsbereich einer Gebührenverordnung. Gemäß § 11 Absatz 2 Berliner Straßengesetz kann eine Sondernutzungserlaubnis versagt werden, sofern öffentliche Interessen der Sondernutzung entgegenstehen. Dies können im Einzelfall auch städtebauliche Gründe sein.

Frage 17:

Warum ist das Abstellen von Fahrzeugen, bei denen die Werbung den vorwiegenden Zweck darstellt, immer noch zulässig, obwohl an dieser Stelle doch Straßenbäume gepflanzt werden könnten?

Frage 18:

Warum beträgt die Gebühr hierfür lediglich 20 bis 100 Euro pro Fahrzeug und Tag?

Antwort zu 17 und 18:

Gemäß § 11 Absatz 2 Berliner Straßengesetz soll die Sondernutzungserlaubnis in der Regel erteilt werden, wenn öffentliche Interessen der Sondernutzung nicht entgegenstehen. Im Rahmen der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sondernutzungsgebührenverordnung ist die Aufnahme eines Gebührentatbestandes für die Sondernutzung durch Fahrzeuge, bei denen die Werbung den vorwiegenden Zweck darstellt, geplant. Das Einführen von neuen Tarifstellen sagt jedoch nichts über die Erlaubnisfähigkeit der jeweils darin geregelten Sondernutzung aus. Entscheidend ist, dass gemäß § 4 Absatz 1 Satz 3 der Sondernutzungsgebührenverordnung eine Gebührenpflicht auch bei unerlaubten Sondernutzungen besteht; insbesondere zu diesem Zweck soll die Einführung der neuen Tarifstelle erfolgen. Nach der derzeit gültigen Fassung der Sondernutzungsgebührenverordnung beträgt die Gebührenhöhe 15,00 bis 19,50 Euro je Monat je Quadratmeter der für Werbung benutzbaren gesamten Fläche (Werbefläche). Mit der geplanten neuen Tarifstelle können hingegen 20 bis 100 Euro pro Tag erhoben werden.

Frage 19:

Warum beträgt die Gebühr für das unerwünschte Fahrzeug „Bierbike“ zur Bespaßung von Touristen lediglich 67,00 Euro pro Monat?

Antwort zu 19:

Im Rahmen der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sondernutzungsgebührenverordnung ist eine entsprechende Gebührenhöhe geplant. Auf die Antworten zu 3 und 4 wird verwiesen. Im Vergleich zu stationären Schankflächen, für die voraussichtlich künftig 15-21 Euro je Quadratmeter und Jahr erhoben werden sollen, ist eine Gebühr in Höhe von 67 Euro je Monat für diese „rollende Ausschankfläche“ angemessen.

Frage 20:

Werden diese Fahrzeuge in den touristisch und klimatisch weniger attraktiven Monaten abbestellt oder werden die Gebühren auch für diese Jahreszeit ganzjährig erhoben?

Antwort zu 20:

Die Gebühren werden ausschließlich für die Monate des Jahres erhoben, in denen eine Nutzung des öffentlichen Straßenlandes stattfindet beziehungsweise für die eine Sondernutzungserlaubnis beantragt wird. Außerhalb dieses Zeitraums werden die Fahrzeuge auf Privatgelände abgestellt.

Frage 21:

Wie kommt es, dass die Inanspruchnahme von Straßenteilen, die dem Fußgängerverkehr dienen, preiswerter ist als die für den fließenden Fahrzeugverkehr

Antwort zu 21:

Lediglich bei Sondernutzungen öffentlichen Straßenlandes im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen (Baustelleneinrichtungsflächen) ist diese Aussage zutreffend. Bei allen anderen Sondernutzungstatbeständen gibt es keine Unterscheidung. Bei dieser in den 1990er Jahren eingeführten Unterscheidung war die größere Gemeingebrauchsbeeinträchtigung durch die größere Zahl der betroffenen Verkehrsteilnehmer und die weiteren erforderlichen Umwege eines der Kriterien. Auf eine Änderung der entsprechenden Tarifstelle mit einer damit verbundenen Erhöhung der Gebühren soll zur Unterstützung der Bauwirtschaft beziehungsweise der Ziele zur Schaffung von Wohnraum derzeit verzichtet werden.

Frage 22:

Warum wird nach dem Abzug der Hoftonnen für die Altglas-Sammlung immer noch eine Gebühr von 5 Euro pro Glascontainer und Monat im Straßenland erhoben, obwohl die Altglas-Sammlung doch umweltpolitisch erwünscht ist?

Antwort zu 22:

Auf die Antwort zu 3 wird verwiesen. Bei der im Rahmen der Zweiten Verordnung zur Änderung der Sondernutzungsgebührenverordnung geplanten Gebührenerhöhung von 5 Euro je Monat je Altglas-Sammelcontainer wurde der umweltpolitische Aspekt berücksichtigt. Im Vergleich dazu ist für sonstige Sammelcontainer außerhalb von Baustelleneinrichtungen eine Gebühr in Höhe von monatlich 31 bis 77,50 Euro je Quadratmeter geplant.

Berlin, den 04.10.2022

In Vertretung  
Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz