

Vorlage für die Sitzung des Senats am 04.11.2025

**Ortsgesetz zur Änderung der Kostenordnung für die Sondernutzung nach dem
Bremischen Landesstraßengesetz in der Stadtgemeinde Bremen
(Sondernutzungskostenordnung)**

A. Problem

Der Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus – die sog. Sondernutzung – bedarf gemäß § 18 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) der Erlaubnis. Die Stadtgemeinde Bremen erhebt gemäß § 18 Absatz 10 BremLStrG für Sondernutzungen Sondernutzungskosten nach Maßgabe der Anlage zur Kostenordnung für die Sondernutzung nach dem Bremischen Landesstraßengesetz in der Stadtgemeinde Bremen (Sondernutzungskostenordnung). Die Sondernutzungskostenordnung wird dabei sowohl durch das Ordnungsamt Bremen, das Amt für Straßen und Verkehr als auch durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung angewandt.

In den Zuständigkeitsbereichen des Ordnungsamtes Bremen und der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung haben sich Notwendigkeiten ergeben, das Kostenverzeichnis der Sondernutzungskostenordnung um Entgelttatbestände zu ergänzen und Entgelttatbestände anzupassen.

Das Kostenverzeichnis der Sondernutzungskostenordnung wird in erster Linie für Fahrzeugverleihsysteme angepasst und um einen Tatbestand hinsichtlich der Nutzung des Straßenraums für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erweitert. Im Hinblick auf die Gebühren für das stationsbasierte Carsharing werden zukünftig auch für das stationsunabhängige Carsharing im öffentlichem Raum (sog. free-floating Carsharing-Fahrzeuge) Sondernutzungsgebühren erhoben.

Darüber hinaus wird ein Gebührentatbestand für das Aufstellen von Behältnissen zur gewerblichen Sammlung von Textilien (sog. Altkleidercontainer) nach § 17 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) im öffentlichen Straßenraum geschaffen. Derzeit müsste mangels eines besonderen Gebührentatbestandes auf die allgemeine Regelung der Nummer 1 zurückgegriffen werden. Da diesbezüglich vermehrt unerlaubte Sondernutzungen im öffentlichen Raum festgestellt werden, ist ein besonderer Gebührentatbestand erforderlich, der auch im Rahmen von § 1 Absatz 3 Sondernutzungskostenordnung Anwendung finden kann und darüber hinaus bei etwaigen Sondernutzungsanträgen.

Im Übrigen erfolgen Klarstellungen hinsichtlich bisher bereits geltender Kostentatbestände.

B. Lösung

Die Sondernutzungskostenordnung wird um die Entgelttatbestände für das Aufstellen von sog. Altkleidercontainern, stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge sowie Elektro-Ladesäulen erweitert.

Die bisherigen Tatbestände hinsichtlich der Nutzung öffentlichen Straßenraums zum Aufstellen von Carsharing-Fahrzeugen, Fahrrädern, E-Mopeds und Elektrokleinstfahrzeugen zur Vermietung werden inhaltlich insgesamt überarbeitet angepasst.

Darüber hinaus erfolgen Klarstellungen, die zur Rechtssicherheit und Transparenz der Kostenentscheidungen beitragen.

Nach § 1 Absatz 2 Sonderkostennutzungsordnung ist die Sondernutzungsgebühr an dem wirtschaftlichen Vorteil, d.h. an dem Nutzenprinzip orientiert. Anknüpfungspunkt für die Gebühr ist mithin der wirtschaftliche Vorteil, den der Sondernutzungsberechtigte aus der Sondernutzung bezieht.

Entscheidend ist das für das Sondernutzungsgebührenrecht geltende Äquivalenzprinzip als gebührenrechtliche Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Danach darf die geforderte Gebühr nicht außer Verhältnis zum Ausmaß der Beeinträchtigung stehen (vgl. BVerwG, U. v. 15.7.1988 - BVerwGE 80, 36; BayVGH, U. v. 3.4.1998 - BayVBI 1999, 308). Sondernutzungskosten sind mit dem Äquivalenzprinzip vereinbar, wenn sie zu dem möglichen Ausmaß einer Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs nicht im Missverhältnis stehen, wenn also ein angemessenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung besteht. Daher ist es notwendig, dass die einzelnen Kostentatbestände - sofern sie inhaltlich vergleichbar sind - zueinander in einem abgestimmten Verhältnis stehen und den Erfordernissen des Gleichheitssatzes gerecht werden. Dies erfordert eine systemgerechte Staffelung der Gebührensätze, weil der Gleichheitssatz eine willkürliche Ungleichbehandlung gleicher Sachverhalte verbietet. In das bereits bestehende System der Sondernutzungskostenordnung reiht sich der vorliegende Ergänzungsentwurf ein.

Das Aufstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zum Zwecke der Vermietung wird sowohl im Bereich der stationsbasierten Vermietung als auch der stationsunabhängigen Vermietung (sog. Free-Floating) als Sondernutzung im Sinne des Bremischen Landesstraßengesetzes gewertet. Wird die Straße nicht überwiegend zum Verkehr, sondern auch für andere Zwecke genutzt, liegt eine solche Sondernutzung vor.

Im Falle der stationsunabhängigen Vermietung werden die eingesetzten Fahrzeuge primär im öffentlichen Verkehrsraum ohne fest zugeordnete Stellplätze aufgestellt. Die Anbieterinnen und Anbieter verfolgen mit dem Aufstellen den Zweck, die Fahrzeuge als Leistung entgeltlich anzubieten. Der Zweck des Aufstellens liegt hierbei nicht allein im temporären Abstellen bzw. Parken, sondern überwiegend im Anbieten der Leistung. Das System der stationsunabhängigen Fahrzeugvermietung, also das gezielte Bereitstellen der Fahrzeuge für eine entgeltliche Nutzung, gleicht in seiner Funktion und Zielsetzung dem stationsbasierten Verleihsystem und ist daher ebenfalls als Sondernutzung einzustufen.

Im Unterschied dazu erfolgt die klassische Autovermietung in der Regel über feste Stationen auf privaten Grundstücken, etwa an Flughäfen, Bahnhöfen oder Gewerbeflächen. Die Fahr-

zeuge werden dort nicht im öffentlichen Straßenraum, sondern auf privaten Stellflächen bereitgestellt. Das Abstellen der Mietfahrzeuge dient hier ausschließlich dem Parken im Rahmen des Mietvorgangs und nicht dem unmittelbaren Anbieten der Leistung im öffentlichen Raum. Daher unterliegt die klassische Autovermietung nicht der straßenrechtlichen Sondernutzung im Sinne des Bremischen Landesstraßengesetzes.

Um Rechtssicherheit für künftige Sondernutzungserlaubniserteilungen im Bereich des Free-Floating-Carsharings herzustellen, ist die Schaffung und Anpassung spezieller Gebührentatbestände erforderlich.

Die Festsetzung der Sondernutzungsgebühren beim stationsbasierten und stationsunabhängigen Carsharing sowie bei den Fahrrädern, E-Scootern und E-Mopeds orientiert sich zukünftig unmittelbar an den Gebietszonen des § 2 Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (MobBauOG).

Auch bei dem Aufstellen von Altkleidercontainern nach § 17 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) im öffentlichen Straßenraum wird der öffentliche Straßenraum über den Gemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen. Da diesbezüglich vermehrt auch unerlaubte Sondernutzungen festgestellt werden, ist ein besonderer Gebührentatbestand zu schaffen, der auch im Rahmen von § 1 Absatz 3 Sondernutzungskostenordnung Anwendung finden kann und darüber hinaus bei etwaigen Anträgen Anwendung findet. Hierdurch wird Rechtssicherheit geschaffen.

C. Alternativen

Grundsätzlich bestünde die Möglichkeit, auf eine Anpassung und Erweiterung der Sondernutzungskostenordnung zu verzichten und stattdessen weiterhin auf bestehende allgemeine Gebührentatbestände zurückzugreifen. Dies würde jedoch weder den spezifischen Anforderungen neuer Nutzungsformen – wie etwa dem stationsunabhängigen Carsharing – gerecht, noch zur notwendigen Rechtssicherheit und Transparenz bei der Gebührenfestsetzung beitragen. Auch eine pauschale Erhebung von Sondernutzungsgebühren ohne differenzierte Tatbestände wäre denkbar, würde jedoch dem Äquivalenzprinzip sowie dem Gleichheitssatz nicht hinreichend Rechnung tragen. Aus diesen Gründen wird von der Wahl alternativer Regelungsansätze abgesehen.

D. Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

Finanzielle Auswirkungen

Ab dem Jahr 2026 ist durch die geplante Anpassung der Sondernutzungskostenordnung mit jährlichen Mehreinnahmen in Höhe von 14.156 Euro zu rechnen. Grundlage hierfür ist die Einführung neuer Gebührentatbestände sowie die Überarbeitung bestehender Regelungen.

Zur Veranschaulichung erfolgt eine tabellarische Gegenüberstellung der Einnahmen nach alter und neuer Kostenordnung für das Jahr 2026. Zusätzlich werden die prognostizierten Mehreinnahmen bzw. Mindereinnahmen für die Jahre 2027 und 2030 dargestellt, die sich insbesondere aus dem fortschreitenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ergeben.

	Einnahmen ALT 2024	Einnahmen NEU 2026	Mehr/Mindereinnahmen 2026 im vgl zu 2024	Mehreinnahmen 2027	Mehreinnahmen 2030
Summe Altkleider- container (neuer TB)	0 €	9.180 €	9.180 €	9.180 €	9.180 €
Summe Carsharing	105.300 €	54.060 €	- 51240 €	-44640 €	-24.840 €
Summe E-Ladesta- tion (neuer TB)	0 €	24.000 €	24.000 €	129.000 €	279.000 €
Summe Fahrräder	11.830 €	12.072 €	242 €	242 €	242 €
Summe E-Scooter	76.050 €	108.024 €	31.974 €	31.974 €	31.974 €
Summe E-Mopeds (neuer TB)	0 €	0 €	0 €	31.500 €	31.500 €
Mehreinnahmen Gesamt	193.180 €	207.336 €	14.156 €	157.256 €	327.056 €

Durch die Änderung der Sondernutzungskostenordnung und die Einführung der neuen Kostentatbestände für Altkleidercontainer, E-Ladesäulen, stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge sowie die Erhöhung der Kosten für E-Scooter, Fahrräder und E-Mopeds ist das Gesamtergebnis der Gegenüberstellung der alten und neuen Kosten, trotz der Reduzierung der Kosten für die stationsgebundenen Carsharing-Fahrzeuge, positiv. Ab dem Jahr 2026 ist mit jährlich steigenden Mehreinnahmen in Höhe von mindestens 14.156 Euro p.a. auszugehen.

Im Jahr 2026 verringern sich die Einnahmen im Bereich des Carsharing gegenüber dem Jahr 2024 um insgesamt 51.240 Euro. Diese Entwicklung hat jedoch keinen Einfluss auf die Planung und Umsetzung neuer mobil.punkte, da die Förderung des Carsharing weiterhin ein zentrales verkehrspolitisches Ziel darstellt.

Zudem ist davon auszugehen, dass die Einnahmen aus dem stationsbasierten Carsharing künftig wieder kontinuierlich steigen werden. Ab dem Jahr 2026 sollen jährlich rund 15 neue mobil.punkte mit mindestens 30 zusätzlichen Fahrzeugen realisiert werden. Ab 2027 wird daher mit einer jährlichen Einnahmesteigerung von etwa 6.600 Euro gerechnet, wodurch sich die zuvor genannten Mindereinnahmen sukzessive reduzieren.

Carsharing ist nachweislich ein wirksames Instrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Erreichung der Klimaziele. Eine staatliche Subventionierung, insbesondere für stationsbasierte Angebote in strukturschwachen Lagen, ist klimapolitisch geboten. Die Entwicklung beim stationsbasierten Carsharing hat gezeigt, dass sich Standorte, insbesondere in innenstadtfernen Lagen, nicht in dem politisch gewünschten Maße entwickelt haben. Um in der Stadtgemeinde Bremen einen höheren Anreiz für Carsharing-Anbieterinnen und -Anbieter zu schaffen, wird die Gebühr für Zone I und II von 50 Euro auf 20 Euro und in den wirtschaftlich herausfordernden Lagen der Zone III von 25 Euro auf 5 Euro reduziert. Durch die Änderung der Gebühren für stationsbasiertes Carsharing reduzieren sich zwar die Einnahmen an dieser Stelle, allerdings reduziert sich damit auch die finanzielle Belastung der Anbieterinnen und Anbieter dieser stark verkehrsentlastenden Carsharing-Form. Es ist zu erwarten, dass dies

den Ausbau der Stationen und die Bereitschaft von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbieter, mobil.punkte in innenstadtferneren Lagen zu betreiben, unterstützt.

Vor dem Hintergrund der Ladebedarfsprognose sind für 2030 rund 4.000 öffentlich zugängliche Standorte und rund 400 Schnelllade-Standorte erforderlich. Schätzungsweise werden davon rund 25 - 30 % im öffentlichen Straßenraum liegen. Die übrigen Ladepunkte werden auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen ausgebaut. Bis 2030 ist daher mit einem weiteren Zuwachs an Ladepunkten im öffentlichen Straßenraum zu rechnen. Für die Durchführung des weiteren Ausbauverfahrens ist folgender Ablauf vorgesehen: Für den ersten Durchlauf in 2025 wird von einem Zuwachs von 220 Ladepunkten ausgegangen. Die Ladebedarfsprognose wird in Abhängigkeit der weiteren Entwicklung der Elektromobilität gesteuert und kann dadurch zukünftig nach oben oder unten korrigiert werden. Bei dem Ausbau im zweiten Durchlauf in 2027 wird derzeit von 700 Ladesäulen und im dritten Durchlauf in 2030 von 1000 Ladesäulen ausgegangen. Dabei wird mit einem Ausbau zu je 50 % in den Gebietszonen I und II und der Gebietszone III kalkuliert.

Für das Jahr 2027 würden sich demnach Mehreinnahmen in Höhe von 157.256 Euro und für das Jahr 2030 in Höhe von 327.056 Euro ergeben.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Änderung der Sondernutzungskostenordnung hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Genderprüfung

Die Änderung der Sondernutzungskostenordnung hat keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Klimacheck

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage führen voraussichtlich zu einer Abnahme der Treibhausgasemissionen um bis zu 50 t CO₂ jährlich und haben daher positive Auswirkungen auf den Klimaschutz.

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Senatsbeschlusses auf die einzelnen Handlungsfelder des Klimaschutzes aufgeschlüsselt:

Handlungsfeld Bewusstseinsbildung:

Die Beschlüsse führen voraussichtlich zu einer langfristigen Bewusstseinsbildung bei Wirtschaftsvertreterinnen und Wirtschaftsvertretern.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und dem Senator für Finanzen abgestimmt.

Die Senatorin für Justiz und Verfassung hat den Entwurf rechtsförmlich geprüft.

F. Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Nach Beschlussfassung zur Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister geeignet.

G. Beschluss

Der Senat beschließt entsprechend der Vorlage des Senators für Inneres und Sport den Entwurf des Vierten Ortsgesetzes zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung sowie die Mitteilung des Senats und deren Weiterleitung an die Bremische Stadtbürgerschaft mit der Bitte um Beschlussfassung noch in diesem Kalenderjahr.

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 4. November 2025**

Viertes Ortsgesetz zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung

Der Senat überreicht der Bremischen Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) einen Entwurf für ein viertes Ortsgesetz zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung mit der Bitte um Zustimmung.

Der Gebrauch der Straße über den Gemeingebruch hinaus – die sog. Sondernutzung – bedarf gemäß § 18 Bremisches Landesstraßengesetz (BremLStrG) der Erlaubnis. Die Stadtgemeinde Bremen erhebt gemäß § 18 Absatz 10 BremLStrG für Sondernutzungen Sondernutzungskosten nach Maßgabe der Anlage zur Kostenordnung für die Sondernutzung nach dem Bremischen Landesstraßengesetz in der Stadtgemeinde Bremen (Sondernutzungskostenordnung). Die Sondernutzungskostenordnung wird dabei sowohl durch das Ordnungsamt Bremen, das Amt für Straßen und Verkehr als auch durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung angewandt.

Mit dem Entwurf des vierten Ortsgesetzes zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung wird das Kostenverzeichnis in erster Linie für Fahrzeugverleihsysteme angepasst und um einen Tatbestand hinsichtlich der Nutzung des Straßenraums für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erweitert. Im Hinblick auf die Gebühren für das stationsbasierte Carsharing werden zukünftig auch für das stationsunabhängige Carsharing im öffentlichem Raum (sog. free-floating Carsharing-Fahrzeuge) Sondernutzungsgebühren erhoben.

Darüber hinaus wird ein Gebührentatbestand für das Aufstellen von Behältnissen zur gewerblichen Sammlung von Textilien (sog. Altkleidercontainer) geschaffen. Im Übrigen erfolgen Klarstellungen hinsichtlich bisher bereits geltender Kostentatbestände.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft stimmt dem Entwurf für ein viertes Ortsgesetz zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung zu.

Viertes Ortsgesetz zur Änderung der Sondernutzungskostenordnung

Vom ...

Der Senat verkündet das nachstehende, von der Stadtbürgerschaft aufgrund des § 3 Absatz 3 des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes vom 16. Juli 1979 (Brem.GBl. S. 279), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 2. Mai 2023 (Brem.GBl. S. 434) geändert worden ist, beschlossene Ortsgesetz:

Artikel 1 Änderung der Sondernutzungskostenordnung

Die Sondernutzungskostenordnung vom 5. Juni 2018 (Brem.GBl. S. 263), die zuletzt durch Artikel 1 des Ortsgesetzes vom 18. Oktober 2022 (Brem.GBl. S. 594) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Die Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird die Angabe „(Berechnung nach Zeiträumen. Nicht mehrere Tage in einem Antrag)“ gestrichen und die Angaben „Pflanzkübel und Weihnachtsbäume“ werden jeweils durch die Angabe „Pflanzkübel und das Aufstellen von Weihnachtsbäumen“ ersetzt.
2. Nach Nummer 303.02 wird folgende Nummer 303a eingefügt:

„303a Aufstellen von Sammelcontainern zur gewerblichen Sammlung von Bekleidung und Textilien je Behältnis je angefangenem Monat 22,50“
3. Nummer 4 wird durch die folgende Nummer 4 ersetzt:

„4	Stationsbasierte Fahrzeugvermietung und Elektro-Ladeinfrastruktur Gebietseinteilung gemäß § 2 des Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes	
401	Carsharing-Stellplatz je Fahrzeug monatlich	
	Gebietszonen I und II	20,00
	Gebietszone III	5,00
402	Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge je Ladepunkt monatlich	
	Gebietszonen I und II	20,00
	Gebietszone III	5,00
	in Kombination mit Carsharing-Stellplatz	gebührenfrei“

4. Nummer 5 wird durch die folgende Nummer 5 ersetzt:

„5	Sonstige Fahrzeugvermietung Gebietseinteilung gemäß § 2 des Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes	
501	Aufstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung zur Vermietung je Fahrzeug monatlich	
	Gebietszonen I und II	5,00
	Gebietszone III	1,00
502	Aufstellen von Fahrrädern zur Vermietung je Fahrzeug monatlich	
	Gebietszonen I und II	2,00
	Gebietszone III	gebührenfrei
503	Aufstellen von E-Mopeds zur Vermietung je Fahrzeug monatlich	
	alle Gebietszonen	7,50
504	Aufstellen von stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen (sog. free-floating Carsharing) je Fahrzeug monatlich	
	alle Gebietszonen	10,00“

Artikel 2 Inkrafttreten

Dieses Ortsgesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Das Kostenverzeichnis der Kostenordnung für die Sondernutzung nach dem Bremischen Landesstraßengesetz in der Stadtgemeinde Bremen (Sondernutzungskostenordnung) wird in erster Linie für Fahrzeugverleihsysteme angepasst und um einen Tatbestand hinsichtlich der Nutzung des Straßenraums für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge erweitert. Angepasst an die Gebühren für das stationsbasierte Carsharing werden zukünftig auch für die stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeuge (sog. free-floating Carsharing) Sondernutzungsgebühren erhoben.

Nach § 1 Absatz 2 Sondernutzungskostenordnung ist die Sondernutzungsgebühr an dem wirtschaftlichen Vorteil, d.h. an dem Nutzenprinzip orientiert. Anknüpfungspunkt für die Gebühr ist mithin der wirtschaftliche Vorteil, den der Sondernutzungsberechtigte aus der Sondernutzung bezieht.

Entscheidend ist das für das Sondernutzungsgebührenrecht geltende Äquivalenzprinzip als gebührenrechtliche Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Danach darf die geforderte Gebühr nicht außer Verhältnis zum Ausmaß der Beeinträchtigung stehen (vgl. BVerwG, U. v. 15.7.1988 - BVerwGE 80, 36; BayVGh, U. v. 3.4.1998 - BayVBl 1999, 308). Sondernutzungskosten sind mit dem Äquivalenzprinzip vereinbar, wenn sie zu dem möglichen Ausmaß einer Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs nicht im Missverhältnis stehen, wenn also ein angemessenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung besteht. Daher ist es notwendig, dass die einzelnen Kostentatbestände – sofern sie inhaltlich vergleichbar sind – zueinander in einem abgestimmten Verhältnis stehen und den Erfordernissen des Gleichheitssatzes gerecht werden. Dies erfordert eine systemgerechte Staffelung der Gebührensätze, weil der Gleichheitssatz eine willkürliche Ungleichbehandlung gleicher Sachverhalte verbietet. In das bereits bestehende System der Sondernutzungskostenordnung reiht sich der vorliegende Ergänzungsentwurf ein.

Das Aufstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zum Zwecke der Vermietung wird sowohl im Bereich der stationsbasierten Vermietung als auch der stationsunabhängigen Vermietung (sog. Free-Floating) als Sondernutzung im Sinne des Bremischen Landesstraßengesetzes gewertet. Wird die Straße nicht überwiegend zum Verkehr, sondern auch für andere Zwecke genutzt, liegt eine solche Sondernutzung vor.

Im Falle der stationsunabhängigen Vermietung werden die eingesetzten Fahrzeuge primär im öffentlichen Verkehrsraum ohne fest zugeordnete Stellplätze aufgestellt. Die Anbieterinnen und Anbieter verfolgen mit dem Aufstellen den Zweck, die Fahrzeuge als Leistung entgeltlich anzubieten. Der Zweck des Aufstellens liegt hierbei nicht allein im temporären Abstellen bzw. Parken, sondern überwiegend im Anbieten der Leistung. Das System der stationsunabhängigen Fahrzeugvermietung, also das gezielte Bereitstellen der Fahrzeuge für eine entgeltliche Nutzung, gleicht in seiner

Funktion und Zielsetzung dem stationsbasierten Verleihsystem und ist daher ebenfalls als Sondernutzung einzustufen.

Im Unterschied dazu erfolgt die klassische Autovermietung in der Regel über feste Stationen auf privaten Grundstücken, etwa an Flughäfen, Bahnhöfen oder Gewerbeflächen. Die Fahrzeuge werden dort nicht im öffentlichen Straßenraum, sondern auf privaten Stellflächen bereitgestellt. Das Abstellen der Mietfahrzeuge dient hier ausschließlich dem Parken im Rahmen des Mietvorgangs und nicht dem unmittelbaren Anbieten der Leistung im öffentlichen Raum. Daher unterliegt die klassische Autovermietung nicht der straßenrechtlichen Sondernutzung im Sinne des Bremischen Landesstraßengesetzes.

Um Rechtssicherheit für künftige Sondernutzungserlaubniserteilungen herzustellen, ist die Schaffung und Anpassung spezieller Gebührentatbestände erforderlich.

Die Festsetzung der Sondernutzungsgebühren beim stationsbasierten und stationsunabhängigen Carsharing sowie bei den Fahrrädern, E-Scootern und E-Mopeds orientiert sich zukünftig unmittelbar an den Gebietszonen des § 2 Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (MobBauOG).

Darüber hinaus wird ein Gebührentatbestand für das Aufstellen von Behältnissen zur gewerblichen Sammlung von Textilien (sog. Altkleidercontainer) nach § 17 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) im öffentlichen Straßenraum geschaffen. Derzeit müsste mangels eines besonderen Gebührentatbestandes auf die allgemeine Regelung der Nummer 1 zurückgegriffen werden. Da diesbezüglich vermehrt unerlaubte Sondernutzungen festgestellt werden, ist ein besonderer Gebührentatbestand zu schaffen, der auch im Rahmen von § 1 Absatz 3 Sondernutzungskostenordnung Anwendung finden kann und darüber hinaus bei etwaigen Anträgen Anwendung findet.

Im Übrigen erfolgen Klarstellungen hinsichtlich bisher bereits geltender Kostentatbestände.

B. Im Einzelnen

Zu Artikel 1

Zu Ziffer 1

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine Klarstellung. In der Praxis hat der mit der Änderung gestrichene Klammerzusatz regelmäßig zu Unsicherheiten und Verständnisproblemen sowohl bei antragstellenden Personen als auch bei den die Anträge bearbeitenden Personen geführt. Mit der Änderung erfolgt ausdrücklich die in der Praxis übliche und in der Regel auch ausreichende Begrenzung auf 500 Euro, der schwer verständliche Klammerzusatz wird gestrichen. So besteht für alle Rechtssicherheit und Transparenz und gleichzeitig wird dem öffentlichen Bedürfnis Rechnung getragen, für die

Sondernutzungen ein angemessenes, ihrem (geringen) wirtschaftlichen Wert entsprechendes Entgelt zu erhalten, ohne die Nutzerinnen und Nutzer unverhältnismäßig zu belasten.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine Klarstellung, die der Verwaltungspraxis entspricht. Soweit für den Verkauf von Weihnachtsbäumen öffentlicher Straßenraum genutzt wird, handelt es sich um eine Sondernutzung mit einem nicht geringen wirtschaftlichen Nutzungswert, für die eine Gebühr nach Nummer 307 erhoben wird.

Zu Ziffer 2

Für das Aufstellen von Behältnissen zur gewerblichen Sammlung von Textilien (sog. Altkleidercontainer) nach § 17 KrWG im öffentlichen Straßenraum besteht derzeit kein besonderer Gebührentatbestand, sodass auf die allgemeine Regelung der Nummer 1 zurückgegriffen werden müsste. Zur Rechtsklarheit und Rechtssicherheit wird daher ein besonderer Gebührentatbestand geschaffen. Bisher wurden entsprechende Erlaubnisse nicht erteilt. Da aber vermehrt auch unerlaubte Sondernutzungen festgestellt werden, ist ein besonderer Gebührentatbestand zu schaffen, der auch im Rahmen von § 1 Absatz 3 Sondernutzungskostenordnung Anwendung finden kann. Dabei wird berücksichtigt, dass entsprechende Behältnisse in der Regel eine Grundfläche von ca. 1,15 x 1,15m haben und damit etwas weniger als 1,5 qm Platz im öffentlichen Straßenraum beanspruchen.

Die Gebühren fügen sich im Vergleich mit anderen Gemeinden ein, wobei diese bundesweit stark variieren:

Stadt	Gebühren pro Behältnis und Monat
Köln	18,70 Euro
Münster	10 Euro
Berlin	3 Euro/qm
Hannover	Nach Zonen 9,86 bis 18,19 Euro/qm
Hochheim am Main	50 Euro
Radeburg	6,67 Euro

Zu Ziffer 3

Die Nummer 4 des Kostenverzeichnisses wird um den Tatbestand des Aufstellens von Elektro-Ladeinfrastruktur ergänzt. Zudem erfolgt für diesen Abschnitt eine einheitliche Anpassung der Gebietseinteilung an das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz. Dies ist sachgerecht, da hierdurch für den Mobilitätssektor einheitliche Gebietszonen entstehen.

Carsharing-Stationen und Elektro-Ladeinfrastruktur gehen zu Lasten des öffentlichen Verkehrsraums. Die gewerblichen Anbieterinnen und Anbieter nutzen den öffentlichen Verkehrsraum zu ihrem finanziellen Vorteil. Gleichwohl sind beide Formen der Sondernutzung von großem öffentlichem Interesse, um den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren und die Mobilitätswende voranzubringen. Während die Elektro-Ladeinfrastruktur erforderlich ist, um den Wechsel vom Verbrenner- zum klimafreundlicheren Elektrofahrzeug zu ermöglichen, trägt insbesondere das stationsbasierte sowie das kombinierte Carsharing (stationsbasiertes sowie stationsunabhängiges Carsharing aus einer Hand) zur Reduktion von privaten Kraftfahrzeugen bei. Im Hinblick auf das Erreichen der vereinbarten Klimaziele und der in Art. 20a GG hierzu verankerten Staatszielbestimmung, kann ein angemessenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung in diesen Fällen auch bei geringeren Kosten für die Sondernutzung angenommen werden.

In unterschiedlichen Studien hat sich gezeigt, dass insbesondere das stationsbasierte Carsharing den größten Nutzen für die Entlastung des öffentlichen Straßenraums hat. Die Ersatzquote für privat angeschaffte Fahrzeuge in Bremen liegt bei ca. 16 Fahrzeugen je Carsharing-Fahrzeug (siehe Studie „Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen“ von Team Red, 2018). Demgegenüber ist die Entlastungswirkung bei reinen stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen deutlich geringer. Als reines free-floating Modell leistet Carsharing keinen nennenswerten Beitrag dafür, dass ein privates Fahrzeug abgeschafft bzw. nicht angeschafft wird. Nur in Kombination von stationsbasiertem und stationsunabhängigem Carsharing ergibt sich wieder eine relevante Entlastungswirkung (siehe Studie des Bundesverbands CarSharing e. V. „Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen Carsharing-Varianten“ 2021). Deshalb sieht das bremische Sondernutzungskonzept für stationsunabhängiges Carsharing vor, dass in innenstadtnahen Stadtteilen nur Anbieterinnen und Anbieter zugelassen werden, die beide Formen des Carsharings bzw. der Fahrzeugvermietung anbieten (stationsbasiertes und stationsunabhängiges Carsharing aus einer Hand), wobei der Anteil des stationsbasierten Carsharings mindestens 70 Prozent betragen muss. In innenstadtferneren Stadtteilen kann das reine stationsunabhängige Carsharing einen Beitrag zum Lückenschluss im öffentlichen Personennahverkehr – insbesondere in den Abendstunden – sowie zur erhöhten Sichtbarkeit von Carsharing leisten, so dass hier (in der Gebietszone III nach MobBauOG) das Anbieten von stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen uneingeschränkt möglich ist.

Beim stationsbasierten Carsharing hat sich jedoch gezeigt, dass die bisherige Höhe der Sondernutzungsgebühren dazu beiträgt, dass sich Standorte für Carsharing nicht in einem solchen Maße entwickeln, wie dies verkehrspolitisch gewünscht ist, insbesondere in innenstadtfernen Lagen. Die von der Stadtbürgerschaft formulierten Ausbauziele für das stationsbasierte Carsharing lassen sich trotz intensiver Bemühungen derzeit nur schwer realisieren, was auch mit den hohen Sondernutzungsgebühren in Verbindung steht. Derzeit werden in den innerstädtischen bzw. innenstadtnahen Ortsteilen monatlich 50 Euro sowie 25 Euro in den innenstadtferneren Ortsteilen erhoben. Im Städtevergleich liegt Bremen damit deutlich über anderen Städten wie München (30 Euro im Monat) oder Dresden (10 Euro im Monat). Selbst in Berlin werden mit Gebühren zwischen 5 Euro und 20 Euro im Monat deutlich niedrigere Gebühren erhoben.

Ein flächendeckender Ausbau von Carsharing-Stationen in den Stadtquartieren stellt eine wichtige Maßnahme dar, um den Zugang zu nachhaltiger Mobilität zu verbessern und eine attraktive Alternative zum privaten Autobesitz zu schaffen. Da derzeit keine gesicherte Finanzierungsgrundlage für ein gesondertes Förderprogramm besteht und rechtliche Rahmenbedingungen noch geprüft werden müssen, kann eine gezielte Gebührensenkung zumindest dazu beitragen, die laufenden finanziellen Belastungen für Anbieterinnen und Anbieter zu reduzieren. Dies erleichtert die Einrichtung und den Betrieb von Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum und fördert somit den weiteren Ausbau des Angebots.

Es ist folglich gerechtfertigt, eine Gebührenreduzierung beim stationsbasierten Carsharing vorzunehmen, um ein erwiesenermaßen geeignetes System, das den Klimaschutz fördert, zu unterstützen, zumal Bremen im Städtevergleich auch weiterhin im bundesweiten Durchschnitt liegt. Mit der Festsetzung auf zukünftig mtl. 5 Euro in der Gebietszone III und 20 Euro in den Gebietszonen I und II, werden bestehende Hemmnisse im Hinblick auf die Ausbauziele bei den Carsharing-Stationen weiter abgebaut, insbesondere in innenstadtfernen Lagen. Darüber hinaus wird dennoch dem Umstand Rechnung getragen, dass die innenstadtnahen Lagen für die Anbieterinnen und Anbieter wirtschaftlich deutlich attraktiver zu beurteilen sind als die innenstadtferneren Standorte. Aufgrund der erheblichen innerstädtischen Flächenkonkurrenzen ist auch die große Differenz zwischen den Standorten der Gebietszonen I und II gegenüber der Gebietszone III zu begründen.

Im Städtevergleich bei den Sondernutzungsgebühren für Elektro-Ladeinfrastruktur wird Bremen zukünftig im oberen Segment liegen. Während in mehreren Städten die Diskussion um die Einführung von Sondernutzungsgebühren für Ladeinfrastruktur gerade geführt wird, werden z.B. in Hamburg, Oldenburg oder München bereits zwischen 55 Euro und 180 Euro jährlich erhoben. In Bremen liegt die Sondernutzungsgebühr zukünftig bei jährlich 60 Euro in der Gebietszone III und jährlich 240 Euro in den Gebietszonen I und II. Diese Gebühren werden nach derzeitiger Einschätzung der zukünftigen Entwicklung bei der Elektromobilität und der damit einhergehend

wachsenden Nachfrage nach Ladeinfrastruktur gerecht. Zugleich hat diese Sondernutzungsgebühr eine steuernde Funktion. In den Gebietszonen I und II sollen die Anbieterinnen und Anbieter aufgrund der höheren Flächenkonkurrenzen ihre Ladeinfrastruktur verstärkt auch auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen ausbauen.

Um die Elektrifizierung beim Carsharing zu fördern, soll der Anteil der Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum, die über eine Ladeinfrastruktur verfügen, erhöht werden. Um dies zu unterstützen, bleibt die Sondernutzung für die Ladeinfrastruktur auf Carsharing-Stellplätzen gebührenfrei. Dies ist auch dadurch begründet, dass die Ladeinfrastruktur auf den Stationen keine zusätzlichen Flächen in Anspruch nimmt, sodass keine weitere Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs öffentlicher Verkehrsflächen gegeben ist. Zudem ist die Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen mit Elektroantrieb noch immer mit einer Hemmschwelle verbunden, die zu einer geringeren Auslastung dieser Fahrzeuge führt. Darüber hinaus stellt die Einführung von Elektro-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur im Carsharing-Betrieb noch eine erhebliche finanzielle Mehrbelastung der Carsharing-Anbieterinnen und -Anbieter dar. Das Aussetzen einer Sondernutzungsgebühr für Ladepunkte an Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum soll einen Beitrag dazu leisten, dass die Einführung von Elektro-Fahrzeugen für Carsharing-Anbieterinnen und -Anbieter erleichtert wird.

Die Erweiterung des Kostenverzeichnisses für Elektro-Ladeinfrastruktur trägt dem Umstand Rechnung, dass diese Form der Sondernutzung sich durch den Anstieg bei den Elektro-Fahrzeugen stetig weiter im Wachstum befindet. Der ursprüngliche Ansatz, diese Sondernutzungen kostenfrei zu stellen, um dem wachsenden Bedarf an frei zugänglicher Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum Anschub zu verleihen, kann jedoch inzwischen als hinfällig betrachtet werden. In zentralen Lagen lassen sich mittlerweile von privaten Anbieterinnen und Anbieter im öffentlichen Straßenraum aufgestellte Ladesäulen gewinnbringend betreiben. Allerdings hat sich aufgrund der unterschiedlichen Rentabilität von Standorten ein deutliches Ungleichgewicht in der Verteilung der Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet zu Ungunsten der innenstadtfüreren Standorte ergeben, die durch eine geringere Auslastung nicht profitabel zu betreiben sind.

Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur angepasst an die tatsächlichen Bedarfe voranzubringen, wurde ein Ladeinfrastrukturkonzept erstellt, das strategisch eine bedarfsgerechte und flächendeckende Erweiterung der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum steuern soll. Nach Vorgaben dieses Konzeptes werden die Sondernutzungsgebühren stadtteilbezogen unterschiedlich ausgestaltet. Orientiert an der Gebietseinteilung nach § 2 Ziffer 1 und 2 Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz werden in den Gebietszonen I und II höhere Sondernutzungsgebühren erhoben als für die Gebietszone III. Die Unterscheidung bei den Gebühren soll der Förderung der bislang unterversorgten Gebiete dienen.

Zu Ziffer 4

Die Nummer 5 des Kostenverzeichnisses wird inhaltlich klarer definiert, sie orientiert sich zukünftig ebenfalls unmittelbar an den Gebietszonen des Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes und weist zum Zwecke der Einheitlichkeit anstelle von wöchentlichen, monatliche Gebühren aus. Sie wird zudem um den Kostentatbestand der stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeuge (Nummer 504) ergänzt.

Da die Anbieterinnen und Anbieter den öffentlichen Verkehrsraum zu ihrem finanziellen Vorteil nutzen und die Instandhaltung des öffentlichen Verkehrsraums von der Allgemeinheit finanziert wird, dürfen die finanziellen Vorteile der Anbieterinnen und Anbieter bei der Höhe der Gebühr berücksichtigt werden. Gleichwohl sind die Fahrzeugvermietungssysteme von großem öffentlichem Interesse, um die Mobilitätswende voranzubringen, da sie zur Reduktion der (eigenen) Autonutzung beitragen. Im Hinblick auf das Erreichen der vereinbarten Klimaziele und der in Art. 20a GG hierzu verankerten Staatszielbestimmung, kann ein angemessenes Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung in diesen Fällen auch bei geringeren Kosten für die Sondernutzung angenommen werden.

Mit den angepassten Gebührentatbeständen für Elektrokleinstfahrzeuge, Fahrräder und E-Mopeds werden die Kosten der Stadtgemeinde im Hinblick auf die Instandhaltung des öffentlichen Verkehrsraums, den wirtschaftlichen Wert der jeweiligen Sondernutzung und auch die Belange der Anbieterinnen und Anbieter und der Nutzerinnen und Nutzer im Hinblick auf die Nutzungskosten angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für alle Fahrzeuge kein von den Anbieterinnen und Anbietern bereitgestellter eigener fester Stellplatz zur Verfügung steht.

Hinsichtlich der Gebühren soll die Unterscheidung der Gebietszonen der Förderung der bislang unterversorgten Gebiete und gleichzeitig der Entlastung der besonders belasteten, aber auch ausreichend mit Verkehrsinfrastruktur versorgten, Innenstadtbereiche dienen.

Die Gebühren fügen sich hinsichtlich der Elektrokleinstfahrzeuge und Fahrräder im Vergleich mit anderen Gemeinden ein:

Stadt	Gebühren pro Fahrrad und Monat	Gebühren pro Elektrokleinstfahrzeug und Monat
Bremen	2 Euro (Zonen I und II) gebührenfrei (Zone III)	5 Euro (Zone I und II) 1 Euro (Zone III)
Berlin	3 Euro (innerh. S-Bahn-Ring)	3 Euro (innerh. S-Bahn-Ring)

	Gebührenfrei (außerh. S-Bahn-Ring)	Gebührenfrei (außerh. S-Bahn-Ring)
Dortmund	5 Euro	5 Euro
Stuttgart	gebührenfrei	7,50 Euro (Kernstadt) 6 Euro (innenstadtnah) 5,50 Euro (sonstige)
Koblenz	3 Euro	6 Euro
Köln	0,85 Euro	7,10 - 10,80 Euro (je nach Gebiet)

Die unterschiedliche Höhe zwischen Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen ist angesichts der mit dem Verleih von Elektrokleinstfahrzeugen verbundenen stärkeren Beanspruchung des öffentlichen Verkehrsraums angemessen. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden wesentlich stärker im Verhältnis zu Verleihsystemen von Elektrokleinstfahrzeugen als zu Fahrrädern entstehen. Sie nehmen daher den knappen Verkehrsraum stärker in Anspruch.

Hinsichtlich der Vermietung von E-Mopeds ist ein Vergleich zu anderen Gemeinden aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen Einordnung und Handhabung hinsichtlich dieser neuartigen Fahrzeugverleihsysteme derzeit nicht möglich. E-Mopeds werden in der Stadtgemeinde Bremen aktuell noch nicht als Verleihsystem angeboten. Jedoch haben sich bereits Interessenten nach der Möglichkeit des Anbietens von E-Mopeds beim Senator für Inneres und Sport erkundigt. Das von der Bremischen Stadtbürgerschaft beschlossene Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 Bremisches Landesstraßengesetz für Fahrzeugverleihsysteme beinhaltet bereits die Einordnung der sog. E-Mopeds als Sondernutzung (Drs. 20/697 S).

Die unterschiedliche Höhe im Gegensatz zu Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass E-Mopeds mehr Raum in Anspruch nehmen als Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge. Im Gegensatz zu den letztgenannten beanspruchen E-Mopeds im Wesentlichen Parkplätze für Kraftfahrzeuge. Daher erfolgt auch eine Orientierung an den Gebühren für nicht stationsbasiertes Carsharing, wobei E-Mopeds im Verhältnis weniger Straßenraum in Anspruch nehmen. Auch der wirtschaftliche Wert der jeweiligen Sondernutzungen rechtfertigt eine unterschiedliche Einordnung.

Hinsichtlich des stationsunabhängigen Carsharings (auch free-floating Carsharing genannt) orientiert sich die Höhe der Gebühr an der für das stationsbasierte Carsha-

ring. Dies ist angemessen, da sich in Kombination von stationsbasiertem und stationsunabhängigem Carsharing eine relevante Entlastungswirkung des öffentlichen Straßenraums ergibt. Hiervon ausgehend werden stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge einheitlich mit einer Gebühr von 10 Euro pro Monat belegt. Die geringere Gebührenhöhe im Vergleich zum stationsbasierten Carsharing in innenstadtnahen Lagen rechtfertigt sich zusätzlich dadurch, dass den stationsunabhängigen Mietfahrzeugen kein fester Stellplatz zugeordnet ist bzw. keine Stellplatzgarantie besteht. Im Gegensatz zum stationsbasierten Carsharing hat die Stadtgemeinde Bremen beim stationsunabhängigen Carsharing auch keinen finanziellen Aufwand für die Einrichtung des Carsharing-Stellplatzes. Die Gebührenhöhe für stationsunabhängige Fahrzeuge hingegen ist in allen drei Zonen gleich, da die Bedingungen und die Platzinanspruchnahme in diesen Zonen identisch sind.

Zu Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Ortsgesetzes. Da es sich um die Änderung einer Gebührenordnung handelt, wird eine Stichtagsregelung gewählt, um die Umsetzung zu erleichtern und weil dies für alle Adressatinnen und Adressaten zur Rechtsklarheit beiträgt.

Synopse
Änderungen der Kostenordnung für Sondernutzung nach dem Bremischen Landesstraßengesetz in der Stadtgemeinde Bremen (Sondernutzungskostenordnung)

[illegible]

Nr.	Kostentatbestand alt		Kostentatbestand neu	Euro
402			Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge je Ladepunkt monatlich Gebietszone I und II Gebietszone III in Kombination mit Carsharing- Stellplatz	20 5 Gebührenfrei
5	Fahrzeugverleihsysteme Aufstellen von		Sonstige Fahrzeugvermietung Gebietseinteilung gemäß §2 <u>Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz</u> (<i>Verlinkung</i>)	
501	Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und Fahrrädern zur Vermietung, pro Fahrzeug und angefangener Woche	0,65	Aufstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung zur Vermietung je Fahrzeug monatlich Gebietszonen I und II Gebietszone III	5,00 1,00
502			Aufstellen von Fahrrädern zur Vermietung je Fahrzeug monatlich Gebietszonen I und II Gebietszone III	2,00 gebührenfrei
503	Aufstellen von E-Mopeds zur Vermietung pro Fahrzeug und angefangener Woche	0.85	Aufstellen von E-Mopeds zur Vermietung je Fahrzeug monatlich alle Gebietszonen	7,50
504			Aufstellen von stationsunabhängigen Carsharing-Fahrzeugen (sog. free- floating Carsharing) je Fahrzeug monatlich alle Gebietszonen	10,00

**Vermerk
Darstellung finanzielle Auswirkungen Änderung
Sondernutzungskostenordnung**

Durch die vorgesehene Anpassung der Sondernutzungskostenordnung ist ab dem Jahr 2026 von Mehreinnahmen in Höhe von 14.156 Euro p.a. auszugehen. Darüber hinaus werden für das Jahr 2027 Mehreinnahmen in Höhe von 157.256 Euro und für das Jahr 2030 in Höhe von 327.056 Euro prognostiziert.

Hierzu im Einzelnen:

Altkleidercontainer

Im vergangenen Jahr wurden 34 Container im öffentlichen Raum gemeldet, für deren Aufstellen eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich gewesen wäre. Diesen Bestand zugrunde gelegt ist durch die künftige Geltendmachung von Gebühren, auch nach § 1 Absatz 3 Sondernutzungskostenordnung, von Mehreinnahmen in Höhe von 9.180 Euro p.a. auszugehen.

Carsharing

Carsharing ist nachweislich ein wirksames Instrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität und zur Erreichung der Klimaziele. Eine staatliche Subventionierung, insbesondere für stationsbasierte Angebote in strukturschwachen Lagen, ist klimapolitisch geboten. Die Entwicklung beim stationsbasierten Carsharing hat gezeigt, dass sich Standorte insbesondere in innenstadtfernen Lagen nicht in dem politisch gewünschten Maße entwickeln. Um in der Stadtgemeinde einen höheren Anreiz für Carsharing-Anbieter und -Anbieterinnen zu schaffen, wird die Gebühr für Zone I und II von 50 Euro auf 20 Euro und in den wirtschaftlich herausfordernden Lagen der Zone III von 50 Euro auf 5 Euro reduziert. Durch die Änderung der Gebühren für stationsbasiertes Carsharing reduzieren sich zwar die Einnahmen an dieser Stelle, allerdings reduziert sich damit aber auch die finanzielle Belastung der Anbieterinnen und Anbieter dieser stark verkehrsentslastenden Carsharing-Form. Es ist zu erwarten, dass dies den Ausbau der Stationen und die Bereitschaft von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern, mobil.punkte in innenstadtferneren Lagen zu betreiben, unterstützt.

Derzeit (01.09.2025) bestehen bereits 52 Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in der Stadtgemeinde Bremen (sog. mobil.punkte), an denen derzeit insgesamt 185 Fahrzeuge zur stationsbasierten Vermietung bereitgestellt werden. Dies entspricht ungefähr einem Drittel des gesamten stationsbasierten Carsharing-Angebots in Bremen. Die übrigen Stationen befinden sich auf privaten Flächen. Darüber hinaus sind derzeit rund 120 Fahrzeuge stationsunabhängig (free-floating) im öffentlichen Straßenraum unterwegs.

Durch die Einführung einer Sondernutzungsgebühr für stationsunabhängige Carsharing-Fahrzeuge werden in diesem Bereich Mehreinnahmen in Höhe von 14.400 Euro p.a. generiert werden.

Die Änderung der Einnahmen ist in der folgenden Übersicht zusammengefasst:

	Gebührenordnung ALT	Gebührenordnung NEU
Jährliche Einnahmen für stationsbasiertes Carsharing (Stand 01.05.2025)	105.300 Euro	39.660 Euro
Jährliche Einnahmen für stationsunabhängiges Carsharing (Stand 01.05.2025)	--	14.400 Euro
Summe	105.300 Euro	54.060 Euro

Im Jahr 2026 verringern sich die Einnahmen im Bereich des Carsharing gegenüber dem Jahr 2024 um insgesamt 51.240 Euro. Diese Entwicklung hat jedoch keinen Einfluss auf die Planung und Umsetzung neuer mobil.punkte, da die Förderung des Carsharing weiterhin ein zentrales verkehrspolitisches Ziel darstellt.

Zudem ist davon auszugehen, dass die Einnahmen aus dem stationsbasierten Carsharing künftig wieder kontinuierlich steigen werden. Ab dem Jahr 2026 sollen jährlich rund 15 neue mobil.punkte mit mindestens 30 zusätzlichen Fahrzeugen realisiert werden. Ab 2027 wird daher mit einer jährlichen Einnahmesteigerung von etwa 6.600 Euro gerechnet, wodurch sich die zuvor genannten Mindereinnahmen sukzessive reduzieren.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass für das Abstellen von stationsunabhängigen Fahrzeugen in Anwohnerparkzonen per Ausnahmeerlass eine gesonderte jährliche Gebühr pro Fahrzeug an das Amt für Straßen und Verkehr entrichtet wird. Diese Einnahmen sind von der Änderung der Sondernutzungsgebührenordnung nicht betroffen.

E-Ladesäulen (Ladepunkte)

Im öffentlichen Straßenraum befinden sich bereits 400 genehmigte E-Ladesäulen. Nach der Ladebedarfsprognose sind für 2030 rund 4.000 öffentlich zugängliche Normal- und rund 400 Schnelllade-Standorte erforderlich. Schätzungsweise werden davon rund 25 - 30 % im öffentlichen Straßenraum liegen. Die übrigen Ladepunkte werden auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen ausgebaut.

Bis 2030 ist daher mit einem weiteren Zuwachs von E-Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum zu rechnen. Vorgesehen ist für die Durchführung des weiteren Ausbauverfahrens folgender Ablauf: Für den ersten Durchlauf des Verfahrens in 2025 wird in 2026 von einem Zuwachs von ca. 220 Ladepunkten ausgegangen, der Ausbau im zweiten Durchlauf für 2027 und im dritten Durchlauf für 2030 wird in Abhängigkeit der weiteren Entwicklung der Elektromobilität gesteuert und umfasst nach derzeitiger Prognose 700 bzw. 1.000 Ladepunkte. Dabei wird mit einem Ausbau zu je 50 % in den Gebietszonen I und II und der Gebietszone III kalkuliert.

Auf Grund des rechtlichen Rückwirkungsverbot, nach dem belastende Gesetze nicht rückwirkend erlassen werden dürfen, können für die bereits vorhandenen 400 Ladepunkte rückwirkend keine Kostenbescheide erstellt werden.

Dies zugrunde gelegt sind in den nächsten Jahren Mehreinnahmen in folgender Größenordnung zu erwarten:

<u>2026</u> (nach Ausbau in 2025)	Ladepunkte	Mehreinnahmen p.a. in Euro	Gesamt Mehreinnahmen p.a. in Euro
Zonen I + II	60	14.400	
Zone III	160	9.600	
Summe		24.000	24.000
<u>2027</u>			
Zonen I + II	350	84.000	
Zone III	350	21.000	
Summe		105.000	129.000
<u>2030</u>			
Zonen I + II	500	120.000	
Zone III	500	30.000	
Summe		150.000	279.000

Fahrräder

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung hat im April 2024 die Vergabe einer Konzession für den Betrieb eines öffentlichen Bikesharing-Systems für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen inklusive Anschubfinanzierung für den Erwerb von Fahrrädern sowie einem jährlichen Betriebskostenzuschuss ausgeschrieben. Diese Vergabe basiert auf Beschlüssen der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung aus dem Dezember 2023 zur Finanzierung eines stadtweiten Bikesharing-Systems für die Stadtgemeinde Bremen. Vor diesem Hintergrund erscheint es bereits unverhältnismäßig, das Angebot einerseits öffentlich zu fördern und andererseits einen wesentlichen Teil der Förderung als Gebühr wieder einzunehmen.

Im Rahmen der Konzessionsvergabe wurde der Zuschlag erteilt, 1.450 Standardfahrräder sowie 60 Lastenräder in Bremen im gemischten Fahrradverleihsystem (stationsbasiert sowie stationsunabhängig) zu betreiben. Für das stadtweite System wird eine Verteilung der Standardfahrräder von 1/3 in Zone I und II und 2/3 in Zone III angenommen. Dies zugrunde gelegt ist damit zu rechnen, dass im Sommer 2025 mindestens 1.510 Fahrräder und Lastenräder auf öffentlichem Grund für die Vermietung zur Verfügung gestellt werden und damit sondernutzungserlaubnis- und -gebührenpflichtig sind. Damit ist auch mit den neuen Gebührensätzen ab 2026 von Einnahmen in Höhe von mindestens 12.072 Euro p.a. zu rechnen.

Die Gebühreneinnahmen aus den Jahr 2024 beliefen sich auf 11.830 Euro p.a., sodass allein aufgrund der Ausweitung des Angebots, auch mit der Überarbeitung der Gebühren, Mehreinnahmen in Höhe von 242 Euro p.a. zu erwarten sind. Die tatsächliche Verteilung der Fahrräder in Zone I und II sowie Zone III sind dem Ordnungsamt jährlich vorzulegen, sodass bei Erhöhung der Anzahl der Fahrräder in Zone I und II eine Nachzahlung erfolgen muss.

E-Scooter

Derzeit (Stand 01.09.2025) sind vom Ordnungsamt insgesamt 2.250 E-Scooter zugelassen. Da die Zoneneinteilung nach der neuen Sondernutzungskostenordnung nicht identisch mit der Zoneneinteilung nach dem Sondernutzungskonzept ist, können die Mehreinnahmen nur geschätzt werden. Es wird angenommen, dass ca. $\frac{3}{4}$ der genehmigten E-Scooter in den Zonen I und II ausgebracht sind und ca. $\frac{1}{4}$ in Zone III. Dies zugrunde gelegt ist mit zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 31.974 Euro p.a. zu rechnen.

E-Mopeds

E-Mopeds werden derzeit in der Stadtgemeinde Bremen noch nicht als Verleihsystem angeboten. Jedoch haben sich bereits Interessenten nach der Möglichkeit des Anbietens von E-Mopeds beim Senator für Inneres und Sport erkundigt.

Das von der Bremischen Stadtbürgerschaft beschlossene Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen nach § 18 Bremisches Landesstraßengesetz für Fahrzeugverleihsysteme im Hinblick auf Elektroroller (sogenannte E-Mopeds) (Drs. 20/697 S) sieht allerdings eine Beschränkung auf insgesamt 700 Fahrzeuge vor. Es wird insoweit zunächst davon ausgegangen, dass bei Einführung eines entsprechenden Angebots nicht mit einer vollen Ausschöpfung der Kapazität zu rechnen ist, sodass hier mit insgesamt zunächst 350 Fahrzeugen gerechnet wird und damit mit der Hälfte der maximal zulässigen Fahrzeuge.

Dies zugrunde gelegt ist bei den Fahrzeugverleihsystemen betreffend E-Mopeds bei einer Zulassung von 350 Fahrzeugen von zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 31.500 Euro p.a. ab dem Jahr 2027 auszugehen.