

Telefon: 0 233-45055  
Telefax: 0 233-45139

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Gewerbeangelegenheiten  
Grundsatz Gaststätten u.  
Sondernutzungen  
Spielhallen, Sportwetten  
KVR-III/111

**Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS –) sowie Novellierung der Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien - SoNuRL)**

**Unterstützung der ambulanten Händler in 2022 fortsetzen**

Antrag Nr. Nr. 20-26 / A 02420 der CSU Stadtratsfraktion vom 18.02.2022, eingegangen am 18.02.2022

**Erweiterte Freischankflächen erhalten**

Antrag Nr. 20-26 / A 02567 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer vom 24.03.2022, eingegangen am 24.03.2022

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05708**

Anlagen:

- Anlage 1: Satzung zur Änderung der Sondernutzungsgebührensatzung
- Anlage 2: Straßengruppenverzeichnis als Anlage II zur SoNuGebS
- Anlage 3: Sondernutzungsrichtlinien mit Änderungen
- Anlage 4: Unterstützung der ambulanten Händler in 2022 fortsetzen; Antrag Nr. 20-26 / A 02420 vom 18.02.2022
- Anlage 5: Erweiterte Freischankflächen erhalten; Antrag Nr. 20-26 / A 02567 vom 24.03.2022
- Anlage 6: Stellungnahme des RAW vom 05.04.2022
- Anlage 7: Stellungnahme des BA 11 vom 04.04.2022
- Anlage 8: Stellungnahme des BA 3 vom 10.04.2022
- Anlage 9: Stellungnahme des BA 1 vom 10.04.2022
- Anlage 10: Stellungnahme des BA 13 vom 07.04.2022
- Anlage 11: Stellungnahme des BA 2 vom 08.04.2022
- Anlage 12: Stellungnahme des BA 5 vom 14.04.2022

## **Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 26.04.2022 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **Inhaltsverzeichnis**

<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>3</b>
1. Anlass.....	3
2. Überarbeitung der Einteilung in Straßengruppen.....	3
2.1 Betroffene Gebührentatbestände.....	4
2.2 Konzept der neuen Einteilung in Straßengruppen.....	5
2.3 Auswirkungen auf das Gebührenaufkommen.....	6
2.4 Alternative Überlegungen für die Neueinteilung der Straßengruppen.....	8
3. Erhebung der Sondernutzungsgebühren im Jahr 2022.....	9
4. Änderungen bei den Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRL).....	10
4.1 Parklets.....	10
4.2 Stadterrassen.....	12
4.3 Mobile Einrichtungen als Wetterschutz von Freischankflächen auf Parkständen (Schanigärten) und Parklets.....	14
4.4 Baugenehmigungspflicht bei Freischankflächen auf Parkständen.....	15
4.5 Erhalt der in der Corona-Pandemie erweiterten Freischankflächen.....	15
5. Einführung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte..	15
5.1 Grundlagen für die Gebührenerhebung.....	16
5.2 Gebührenberechnung.....	18
5.2.1 Berechnungsgrundlagen.....	18
5.2.2 Reduzierte Gebührenhöhe für Fahrzeuge i.S.d. § 2 EmoG.....	19
5.2.3 Berechnungsbeispiel.....	20
5.2.4 Gebührentabelle.....	21
5.3 Erlöse.....	22
5.4 Stellenbedarfe.....	22
5.5 Sachbedarfe.....	22
6. Darstellung der Kosten und der Finanzierungsbedarfe.....	23
6.1 Nutzen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit.....	23
6.2 Finanzierung, Produktbezug, Ziele.....	23
7. Abstimmung Referate / Fachstellen.....	24
8. Stellungnahme des Behindertenbeirates.....	25
10. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates.....	27
11. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen.....	27
12. Beschlussvollzugskontrolle.....	27
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>28</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>30</b>

## I. Vortrag des Referenten

### 1. Anlass

Im Rahmen dieser Beschlussvorlage wird eine komplette Überarbeitung der Erhebung zahlreicher Sondernutzungsgebühren zugrundeliegenden Einteilung in Straßengruppen vorgeschlagen. Hintergrund ist unter anderem, dass das Verwaltungsgericht München (vgl. VG München v. 25.02.2021, Az. M10 K 18.3440) die Grundlagen der bisherigen Einteilung in Straßengruppen in Frage gestellt hat. Nachdem eine Überarbeitung des bereits seit 1971 existierenden Bewertungsschemas im Sinne der Nachvollziehbarkeit der Straßeneinteilung für die Gebührenschuldner\*innen unabhängig von den Aussagen des Verwaltungsgerichts sinnvoll erscheint, werden neue transparente und klar definierte Kriterien für die Einteilung in Straßengruppen ab 1.7.2022 vorgeschlagen. Auch wenn seitens der Landeshauptstadt München gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Berufung eingelegt wurde und das bisherige System nach wie vor als rechtmäßig erachtet wird, erhöht dies zudem die Rechtssicherheit bei der Gebührenerhebung. In diesem Zuge wird der Stadtrat auch mit einem Vorschlag zum diesjährigen Umgang mit der Erhebung von Sondernutzungsgebühren für zahlreiche Sondernutzungstatbestände befasst, bei denen die Gebührenhöhe seit Beginn der Corona-Pandemie auf Null reduziert worden ist.

Zudem sollen mit dieser Beschlussvorlage Parklets, Stadterrassen und mobile Überdachungen für Freischankflächen auf Parkständen dauerhaft in die Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien – SoNuRL) eingeführt werden. Außerdem wird eine Klarstellung zur Entbehrlichkeit eines Baugenehmigungsverfahrens bei Freischankflächen auf Parkständen mit einer Größe von bis zu 40 qm aufgenommen.

Ferner wird vorgeschlagen, ab 1.7.2022 erstmalig Gebühren für Großraum- und Schwerlasttransporte zu erheben, damit die damit verbundenen erheblichen Auswirkungen auf die städtische Straßeninfrastruktur sowie den Gemeingebrauch abgegolten werden.

### 2. Überarbeitung der Einteilung in Straßengruppen

Nach Art. 18 Abs. 2a Satz 5 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) sind für die Bemessung der Sondernutzungsgebühren Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen.

Das bisherige Straßengruppenverzeichnis (StrGrpV) war bereits in der 1. Sondernutzungsgebührensatzung vom 26.08.1971 als Anlage II enthalten. Es wurde seitdem re-

gelmäßig aufgrund verkehrlicher, baulicher und gewerblicher Entwicklungen angepasst. Zentrale Kriterien für die Einteilung der Straßengruppen waren – wie auch in § 4 SoNuGebS niedergelegt – die Verkehrsbedeutung der betroffenen Straßen, Wege und Plätze sowie der wirtschaftliche Wert der jeweiligen Sondernutzung.

Auch wenn kein Einteilungskonzept eine hundertprozentige Einzelfallgerechtigkeit im Hinblick auf jeden einzelnen konkreten Standort der Sondernutzung an allen ca. 6.200 Straßen und Plätzen im Stadtgebiet gewährleisten kann, sorgen eindeutige Abgrenzungskriterien für höhere Akzeptanz bei der Gebührenerhebung.

### **2.1 Betroffene Gebührentatbestände**

Folgende Sondernutzungstatbestände greifen auf die Unterteilung in Straßengruppen zurück, da hier die Gewerbetreibenden bzw. Sondernutzer\*innen von einem verkehrsgünstigen Standort in besonderem Maße profitieren bzw. der Gemeindegebrauch wegen der verkehrlichen Bedeutung der Straße unterschiedlich stark eingeschränkt wird:

- Nr. 3: Werbeanlagen auf und über dem Straßengrund
- Nr. 4: Nicht freistehende Automaten
- Nr. 5: Warenauslage
- Nr. 6: Nutzungen durch gewerblich abgestellte Fahrräder sowie Mobilitätskonzepte
- Nr. 7: Ambulanter Handel mit Obst, Gemüse und Südfrüchten an den von der Landeshauptstadt München festgelegten Standorten
- Nr. 8: Ambulanter Handel mit Blumen an den von der Landeshauptstadt München festgelegten Standorten
- Nr. 9: Werbeverkauf
- Nr. 10: Zeitungskioske
- Nr. 17: Straßenhandel mit heißen Maroni und aus Maroni hergestellten Produkten und gebrannten Nüssen/Mandeln
- Nr. 18 b: Freischankflächen
- Nr. 24: Sitzgelegenheit vor Gewerbe- / Dienstleistungsbetrieb
- Nr. 38: Postablagekästen
- Nr. 39: Wertzeichen-/Telefonkartengeber
- Nr. 44: Werbeeinrichtungen
- Nr. 47: Restmüllcontainer
- Nr. 49: Abstellen von Fahrzeugen / Fahrrädern, die nicht zugelassen sind und / oder die nicht betriebsbereit sind
- Nr. 50: Unerlaubte Altkleider-/Schuh- und ähnliche Container sowie sonstige unerlaubte Sammelbehältnisse
- Nr. 51: Zeitungskisten
- Nr. 51a: Hochbeete aufgestellt durch Gewerbetreibende

- Nr. 52: Sonstige Sondernutzungen, soweit sie in anderen Tarifen nicht aufgeführt sind

## 2.2 Konzept der neuen Einteilung in Straßengruppen

Im Sinne einer transparenten und nachvollziehbaren Einteilung aller Straßen des Stadtgebietes, werden künftig folgende klar definierten Kriterien zur Bestimmung der verkehrlichen Bedeutung der jeweiligen Straße herangezogen:

- Hauptverkehrsstraße gemäß aktuell gültigem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2006: Das Münchner Hauptstraßennetz ist im Rahmen des VEP 2006 – als der zentralen Grundlage für die gesamte Verkehrsplanung – definiert. Anhand des VEP 2006 können auch die betroffenen Straßen und Hausnummernbereiche ermittelt und nachvollzogen werden. Die Kategorisierung beruht auf wissenschaftlichen Daten und wird bei Bedarf aktualisiert.
- Zugangspunkt zum öffentlichen Nahverkehr gemäß aktuell gültigem Verkehrslinienplan des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds GmbH (MVV): Der Verkehrslinienplan des MVV bildet stets aktuell den Großteil der öffentlichen Verkehrsmittel in München ab. Die Anbindung der Straße über einen Zugangspunkt an das öffentliche Verkehrsnetz zeigt deren Bedeutung für den Verkehr da die jeweilige Linienführung aktuelle verkehrliche Entwicklungen sowie den nachgewiesenen bzw. absehbaren Bedarf berücksichtigt. Das Kriterium ist auch erfüllt für Straßen/Plätze, die an solche Straßen/Plätze unmittelbar anschließen oder über mindestens einen Zugangspunkt mit Ihnen in Verbindung stehen
- Eine der vier höchsten Reinigungsklassen gemäß Straßenverzeichnis zur aktuell gültigen Straßenreinigungssatzung: Gemäß § 5 Abs.3 der Straßenreinigungssatzung sind die Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung und erforderlichen Reinigungsarbeiten in Reinigungsklassen eingeteilt. Straßen die
  - a) in Reinigungsklasse S aufgenommen sind, werden siebenmal wöchentlich gereinigt und sechsmal wöchentlich (jeweils zweimal) grob gereinigt;
  - b) in Reinigungsklasse 1+ aufgenommen sind, werden sechsmal wöchentlich jeweils zweimal und sonntags einmal gereinigt;
  - c) in Reinigungsklasse 1 aufgenommen sind, werden fünfmal wöchentlich gereinigt und zweimal wöchentlich grob gereinigt;
  - d) in Reinigungsklasse 2 aufgenommen sind, werden fünfmal wöchentlich gereinigt.

Die Einstufung in die vier höchsten Reinigungsklassen zeigt deren hohe verkehrliche Belastung und damit deren Bedeutung für den Verkehr. Zudem zeigen überdurchschnittlich hohe Reinigungsintervalle, dass diese von den Verkehrsteilnehmer\*innen, den Gewerbetreibende\*innen sowie den Tourist\*innen stark frequentierten Bereiche bei Sauberkeit und Erscheinungsbild höheren Qualitätsansprüchen genügen sollen.

Straßen und Plätze, die über eine gute Verkehrsanbindung für den motorisierten Individualverkehr über das Hauptstraßennetz oder über eine Anbindung an den Öffentlichen Verkehr verfügen, besitzen durch die höhere Anzahl der sie nutzenden Verkehrsteilnehmer auch einen höheren wirtschaftlichen Wert für eine Sondernutzung (z.B Werbenutzung). Erfahrungsgemäß siedeln sich aus diesen Gründen an verkehrlich gut angebundenen Örtlichkeiten auch verstärkt Gewerbebetriebe an. Zusätzlich sind an diesen Standorten aufgrund der hohen Frequenz von potenziellen Kunden Werbemaßnahmen attraktiver.

Daher wird anhand der oben aufgeführten Kriterien folgende Einteilung in Straßenklassen vorgenommen:

- Straßengruppe I: höchstens ein Kriterium ist erfüllt
- Straßengruppe II: 2 Kriterien sind erfüllt
- Straßengruppe III: alle 3 Kriterien sind erfüllt

Zudem gibt es aufgrund der außergewöhnlichen wirtschaftlichen und verkehrlichen Bedeutung noch eine besondere Straßengruppe S innerhalb des Geltungsbereichs Lage der Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung: Dieser Bereich ist gekennzeichnet durch eine stadtbildprägende hohe Dichte an städtebaulichen, architektonischen und historischen Sehenswürdigkeiten, wichtigen Blickachsen sowie des Kulturerbes, für das die Tourismusstadt München weltbekannt ist. Aufgrund der zentralen Lage, der sehr guten verkehrlichen Erreichbarkeit und des hohen touristischen Interesses ist hier ein überproportional großer Anteil von Einzelhandelsgeschäften und Gastronomiebetrieben ansässig. Die besondere Bedeutung des Altstadtbereichs für die Stadt wird durch die speziellen verkehrlichen Regelungen zum Parken, dem Lieferverkehr und den zugelassenen Sondernutzungen in den entsprechenden Satzungen sowie den Sondernutzungsrichtlinien deutlich. Damit unterstreicht die Stadt den hohen touristischen Wert sowie die besondere Verkehrsbedeutung dieser Zone.

### 2.3 Auswirkungen auf das Gebührenaufkommen

Das neue Einteilungsschema soll zum 1.7.2022 umgesetzt werden und führt zu folgenden Verschiebungen zwischen den Straßenklassen:

Straßenklasse	bisher	neu
I	79 %	82,5 %
II	10 %	13 %
III	10 %	3,5 %
S	1 %	1 %

Insgesamt werden künftig 273 Straßenzüge einer höheren Straßenklasse und 779 Straßenzüge einer niedrigeren Straßenklasse zugeordnet. Berechnungen haben gezeigt, dass dadurch das Gebührenaufkommen insgesamt um ca. 2 Prozent dauerhaft ab dem 01.07.2022 sinkt. Der städtische Haushalt wird künftig dennoch dauerhaft insgesamt von höheren Gebühreneinnahmen profitieren, da durch die starke Inanspruchnahme der Erweiterungsmöglichkeiten für Freischankflächen (insbesondere auf Parkständen und in der seitlichen Ausdehnung über die Gebäudegrenze hinaus) seit Mai 2020 ca. 52.000 Quadratmeter zusätzliche Außengastronomiefläche geschaffen wurde. Falls die Gastronomiebetreiber\*innen trotz der ab 1.1.2022 wieder erfolgten Gebührenerhebung (siehe unter Nr.3) diese zusätzlich geschaffenen Flächen vollumfänglich weiter nutzen, betragen die damit verbundenen Mehreinnahmen für Freischankflächen jährlich dauerhaft ca. 1,4 Mio. Euro. Diese Mehreinnahmen stehen ab dem Jahr 2022 dem Haushalt zur Verfügung.

Durch die Neueinteilung in Straßenklassen werden dagegen voraussichtlich nur Mindereinnahmen in Höhe von dauerhaft ca. 125.000 Euro bei allen vereinnahmten Sondernutzungsgebühren entstehen. Diese Mindereinnahmen werden aufgrund des Inkrafttretens am 1.7. im Jahr 2022 nur zur Hälfte und ab dem Jahr 2023 vollumfänglich dem Haushalt entzogen.

Selbst wenn die Freischankflächenerweiterungen im Hinblick auf die zu bezahlenden Gebühren von den Gastronomiebetreiber\*innen noch reduziert werden sollten, verbleibt im Jahr 2022 sowie den Folgejahren in jedem Fall ein positives Haushaltssaldo.

Nur die an den 273 von der Höherbewertung betroffenen Straßenzügen ansässigen Gewerbebetriebe werden folglich künftig höhere Gebühren zu entrichten haben. Die von den Gebührenänderungen betroffenen Gebührenpflichtigen sollen mit einem Schreiben über die Neueinteilung der Straßenklassen umfassend informiert werden.

Das als gebührenrechtliche Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu sehende Äquivalenzprinzip wird durch Festlegung der unterschiedlichen Gebührenhöhen für die verschiedenen Straßengruppen beachtet. Die bislang festgelegten Gebührenhöhen werden nicht verändert. Die Sondernutzungsgebühren stehen ihrer Höhe nach weder außer Verhältnis zum Ausmaß der mit der Sondernutzung verbundenen Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeiten im Rahmen des Gemeingebrauchs noch außer Verhältnis zu dem mit der Sondernutzung verfolgten wirtschaftlichen Interesse der Nutzer\*innen. Für Freischankflächen zur gastronomischen Nutzung werden beispielsweise weiterhin in der teuersten Straßengruppe „S“, die nur den Geltungsbereich der Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung betrifft, 77,- € pro angefangenen m<sup>2</sup>/jährlich erhoben. Im Vergleich hierzu liegen die Gewerbemietpreise im Altstadtbereich wesentlich höher. Gemäß dem vom Referat für Arbeit und Wirtschaft als Mitherausgeber publizierten Immobilien-Marktbericht München 2021/22 wurden im Jahr 2020 für

Büromieten in der Altstadt bis zu 45,- €/m<sup>2</sup>/mtl. und für Einzelhandelsflächen bis zu 320,- €/m<sup>2</sup>/mtl. in den Spitzenlagen verlangt.

Die jeweiligen abgestuften Gebührenhöhen für die Straßengruppen I, II, III und S lassen sich anhand der Kriterien der erläuterten Einstufungsmatrix nachvollziehen und sind in Bezug auf Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse der Sondernutzer\*in auch begründet.

#### **2.4 Alternative Überlegungen für die Neueinteilung der Straßengruppen**

Alternativ zur Einteilung jeder einzelnen Straße in eine bestimmte Klasse wurden im Vorfeld auch Zonenmodelle geprüft. Diese zeichnen sich jedoch – unabhängig vom genauen Zuschnitt (Altstadtring, Mittlerer Ring etc.) – durch eine starke Pauschalisierung aus, worunter die Einzelfallgerechtigkeit leidet.

Bei der Neukonzeptionierung der Straßenklassen wurden sodann alle denkbaren Erkenntnisquellen innerhalb der Stadtverwaltung ausgeschöpft. Es zeigte sich jedoch, dass über die nunmehr verwendeten Kriterien hinaus, keine belastbaren Daten zur Einordnung bestimmter Straßenzügen vorliegen:

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft erstellt zu Gewerbeimmobilienpreisen keine eigenen Erhebungen, sondern verwendet die Angaben der großen Immobilienfachfirmen als Referenz. Im Immobilien-Marktbericht München wird aber lediglich ungenau die Entwicklung bei Büromieten in definierten Stadtbereichen (z.B. City, Stiglmaierplatz, Werksviertel etc.) dargestellt.

Auch beim GeodatenService des Kommunalreferats liegen keine relevanten Daten zur Einstufung des wirtschaftlichen Werts einer Sondernutzung vor. Der Immobilienbereich des Kommunalreferats verweist auf die Rahmenliste für Grundbenutzungsentgelte die bei der Berechnung von Entgelten für einzelne Nutzungsarten vom Kommunalreferat herangezogen wird. Auch hier wird nach Stadtlagen (äußere-, mittlere und innere Lage) unterschieden, die ebenfalls keine Differenzierung nach einzelnen Straßen zulässt.

Vom Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Bereich der Landeshauptstadt München wird auf die alle zwei Jahre neu veröffentlichten Bodenrichtwerte verwiesen. Die Bodenrichtwerte, die auch die Berechnungsgrundlage für Wertgutachten des Gutachterausschusses darstellen, stellen aber nur eine Orientierungshilfe dar und beziehen sich auf ganze Grundstücke und Bodenrichtwertzonen. Diese betreffen daher im Regelfall mehrere Straßen und können isoliert betrachtet nicht für die Ermittlung des wirtschaftlichen Werts des Grundstücks bzw. einer Sondernutzung an einer an diesem liegenden Straße herangezogen werden.

Das Statistische Amt verweist auf das Unternehmensregister welches die Unternehmen und die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Stadtbezirken enthält. Eine Aufschlüsselung nach Straßen ist hier nicht möglich. Im Statistischen Jahrbuch sind ebenfalls nur nach Stadtbezirken sortierte Daten enthalten.

Der vom Sozialreferat erstellte Mietspiegel enthält Angaben zu den Preisen von Mietwohnungen im gesamten Stadtgebiet. Dem zum Mietspiegel gehörenden Stadtplan können aber nur verschiedene Wohnlagenkategorien entnommen werden. Eine Abgrenzung nach Straßen ist ebenfalls nicht möglich und es wäre zudem fraglich, ob die Höhe von Mieten auf dem privaten Wohnungsmarkt zur Ermittlung des wirtschaftlichen Interesses einer gewerblichen Nutzung herangezogen werden kann.

Im Ergebnis verwendet daher das unter Ziffer 2.2 dargestellte Konzept die zur Ermittlung der verkehrlichen Bedeutung und des wirtschaftlichen Werts einer Straße relevanten Daten und sorgt daher für eine größtmögliche Einzelfallgerechtigkeit bei der Bewertung.

### **3. Erhebung der Sondernutzungsgebühren im Jahr 2022**

Bereits seit Anfang 2020 kämpfen Gewerbetreibende in München mit den wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie. Der Stadtrat hat daher die Gebühren für Freischankflächen und zahlreiche weitere Sondernutzungen seit dem 15.3.2020 bis zum 31.12.2021 auf Null reduziert. Hierdurch sind der Landeshauptstadt München in diesem Zeitraum Einnahmen in Höhe von ca. 4 Mio. Euro entgangen. Zudem wurden bislang für die coronabedingt zunächst temporär ermöglichten Erweiterungen für Freischankflächen auf Parkständen und in der seitliche Ausdehnung über die Gebäudegrenze hinaus keine Gebühren erhoben. Hier ist künftig mit einem zusätzlichen jährlichen Gebührenaufkommen in Höhe von ca. 1,4 Mio. Euro zu rechnen.

Nunmehr ist ein Ende der drastischen infektionsschutzrechtlichen Einschränkungen des gesellschaftlichen Lebens absehbar und während der für Gewerbe unter freiem Himmel umsatzstärksten Sommermonate ein weitestgehend normales Geschäft zu erwarten. Wie bereits ausführlich in den Beschlussvorlagen Nr. 14-20 / V 00437, „Gewerbe und Gastronomie während der Corona-Pandemie“, sowie Nr. 14-20 / V 00499, „Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS-)“ dargestellt, hatte das Kreisverwaltungsreferat bereits während der Hochphase der Pandemie erhebliche rechtliche Bedenken gegen jegliche Reduzierung der Gebühren für Sondernutzungen auf Null. Im Rahmen mehrerer Stadtratssitzungen wurde jedoch wiederholt der politische Wille deutlich, während der Geltung weitreichender infektionsschutzrechtlicher Einschränkungen Gewerbetreibende umfassend von Gebühren zu entlasten, um die wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie zumindest etwas

abzumildern. Vor dem Hintergrund, dass Stand heute die Sondernutzungen in diesem Jahr weitestgehend uneingeschränkt in Anspruch genommen und damit wieder annäherungsweise die üblichen Umsätze erzielt werden können, ist insbesondere auch vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage eine weitere Reduzierung der Gebühren nicht angezeigt. Dem Anliegen des aktuellen Stadtratsantrags Nr. 20-26 / A 02420 der CSU Stadtratsfraktion „Unterstützung der ambulanten Händler in 2022 fortsetzen“ vom 18.02.2022 kann folglich nicht entsprochen werden.

Ab 1.1.2022 gelten demnach – mangels abweichender Regelung – wieder die in der Sondernutzungsgebührensatzung vorgesehenen üblichen Gebührensätze. Die Landeshauptstadt München wird somit im Jahr 2022 wieder ca. 1,7 Mio. Euro für die Bestandsfreischankflächen und ca. 500.000 Euro für die weiteren Sondernutzungstatbestände (Warenauslagen, ambulanter Handel etc.), die von den Gebührenreduzierungen auf Null während der Pandemie erfasst waren sowie erstmalig ca. 1,4 Mio. Euro für die Freischankflächen auf Parkplätzen und in der seitlichen Ausdehnung über die Gebäudegrenze hinaus einnehmen.

#### **4. Änderungen bei den Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRL)**

Zur dauerhaften Einführung der Sondernutzungen Parklets, Stadterrassen und mobilen Überdachung von Freischankflächen auf Parkständen werden die SoNuRL wie folgt geändert:

##### **4.1 Parklets**

Parklets sind nicht gewerbliche, zeitlich begrenzte Umnutzungen von Parkflächen, die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Nach der auf Grundlage des Beschlusses Nr. 20-26 / V 00438 vom 09.12.2020 durchgeführten Versuchsphase für Parklets im Jahr 2021 hat der Stadtrat die gemeinsame Vorlage Nr. 20-26 / V 05706 des Mobilitätsreferats und des Kreisverwaltungsreferats am 21.03.2022 beschlossen. Mit diesem Beschluss wurde das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die notwendigen Änderungen der städtischen Richtlinien und Satzungen vorzunehmen. Im Rahmen des Pilotprojekts 2021 wurden von Juli bis November insgesamt 16 Parklets an 8 Standorten errichtet. Wie dem genannten Beschluss entnommen werden kann, waren die Rückmeldung der Bürger\*innen und Parklettbetreiber\*innen sehr positiv und die Beschwerdelage überschaubar. Daher sollen die Parklets dauerhaft etabliert werden. Als Genehmigungszeitraum ist künftig April bis Oktober vorgesehen, damit diese in der warmen Jahreszeit nutzbar sind. In den übrigen Monaten, in denen eine geringere Auslastung der Parklets zu erwarten ist, sollen die Flächen unter Berücksichtigung des in München vorherrschenden hohen Parkdrucks wieder als Parkflächen zur Verfügung gestellt werden.

Um dem Anspruch gerecht zu werden, dass Parklets ein Angebot an alle Bürger\*innen darstellen, ist ein ebener Übergang zwischen Bürgersteig und Parkletfläche zwingend erforderlich. Dies soll zum einen Unfallgefahren minimieren, zum anderen die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Personen barrierefrei ermöglichen.

Die Antragsteller\*innen müssen das schriftliche Einverständnis der direkt vor und neben dem Parklet angrenzenden Erdgeschossnutzer\*innen vorlegen, da diese besonders stark durch die Nutzung des Parklets betroffen sind. Zusätzlich wird im Verwaltungsverfahren das Vorhaben nach Prüfung dem örtlichen Bezirksausschuss zur Entscheidung vorgelegt. Hierdurch soll eine hohe Akzeptanz der Parklets bei den Bürger\*innen vor Ort aufgrund des mit dem Parklets verbundenen Mehrwerts für das Viertel gewährleistet werden.

Es wird daher empfohlen, die Parklets mit einem eigenen Tatbestand, der die Erfahrungen der Pilotphase berücksichtigt, in die Sondernutzungsrichtlinien und die Sondernutzungsgebührensatzung aufzunehmen:

#### „§ 23a Parklets

(1) Für die nicht gewerbliche, zeitlich begrenzte Umnutzung von maximal je zwei Parkstandflächen auf maximal 10 m Länge (entspricht ca. 2 KFZ-Längen) die der Allgemeinheit zur Verfügung stehen, zum Aufenthalt, zur Begrünung und zur nachbarschaftliche Begegnung (Parklet), kann in den Monaten April bis einschließlich Oktober eine Sondernutzungserlaubnis erteilt werden.

(2) Zulässig sind insbesondere die folgenden Nutzungen:

- a) Begrünung,
- b) offenes Bücher- oder Tauschregal,
- c) Fahrrad-Abstellmöglichkeit,
- d) Sitzgelegenheiten und Tische,
- e) Spiele und
- f) Informationstafel.

Jedwede gewerbliche Nutzung sowie die Beschallung von Parklets sind untersagt. Lampen und Lampengirlanden sind erlaubt, soweit diese nicht blenden und nicht zu Raumaufhellungen fremder Wohnbereiche führen.

(3) Es ist ein ebener Übergang zwischen Gehweg und Parkletfläche herzustellen. Hiervon ausgenommen sind insbesondere Parkletbereiche für Fahrrad-Abstellmöglichkeiten.

(4) Die Vorgaben der Ziffern 2, 3, 4, 5 und 9 des § 23 Abs. 14 gelten entsprechend.

(5) Die Absicherung des Parklets erfolgt analog der Absicherung von Arbeits-/Baustellen gegenüber dem fließenden Verkehr. Hierzu sind detaillierte Auflagen im Genehmigungsbescheid enthalten.

(6) Die Antragsteller\*innen haben die Fläche regelmäßig zu kontrollieren und zu reinigen. Die Aufbauten sind instand zu halten. Gegebenenfalls ist die Fläche für Veranstaltungen, Demonstrationen, Baumaßnahmen, Feuerwehreinsätze oder ähnliches kurzfristig freizuräumen, daher darf das Mobiliar nicht im Boden verankert werden.

(7) Bei der Antragstellung hat der\*die Antragstellende die Information der Anwohner\*innen des Parklets und der benachbarten Betriebe glaubhaft zu machen. Der Nachweis der Zustimmung der an das Parklet angrenzenden Erdgeschossnutzer\*innen ist durch Vorlage einer schriftlichen Einverständniserklärung zu leisten. In besonderen Fällen wie dem Leerstand der Erdgeschosswohnung kann von dem Zustimmungserfordernis abgesehen werden.“

Da die Parklets der Allgemeinheit dienen, wird deren Gebührenfreiheit in § 10 Abs. 4 Nr. 12 SoNuGebS aufgenommen.

Die Antragstellung erfolgt mit Lageplan über die zuständige Bezirksinspektion welche die betroffenen Fachdienststellen beteiligt. Im Anschluss wird der Antrag dem zuständigen Bezirksausschuss zur Entscheidung vorgelegt. Es wird daher vorgeschlagen, in der Anlage I der BA-Satzung unter der Überschrift „Kreisverwaltungsreferat“ eine neue Nr. 18 „Genehmigung von Parklets - E“ zu ergänzen und damit dieses Entscheidungsrecht festzulegen. Das Kreisverwaltungsreferat wird sich hierzu mit dem Direktorium ins Benehmen setzen.

## **4.2 Stadterrassen**

Der Stadtrat hat mit Vorlage Nr. 20-26 / V 03496 vom 08.06.2021 beschlossen, dass bis zum 31.10.2021 als Ausnahme von den Sondernutzungsrichtlinien die nichtgewerbliche Aufstellung von Tischen und Sitzmobiliar auf öffentlichen Gehwegflächen und Plätzen, als sogenannte Stadterrassen, genehmigt werden kann und im Frühjahr 2022 über die Erfahrungen mit Stadterrassen berichtet sowie ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet wird. Mit Beschluss Nr. 20-26 / V 0479 vom 12.10.2021 wurde der Nutzungszeitraum der Stadterrassen bis zum 30.11.2021 verlängert.

In der Testphase von Juni bis November 2021 wurden insgesamt sieben Stadterrassen aufgestellt. Zwei in der Maxvorstadt (Durchschnittsgröße 10 qm), drei in Schwabing-West (Durchschnittsgröße 37 qm), eine im Bezirk Au-Haidhausen (49 qm) und eine im Bezirk Schwanthalerhöhe (64 qm). Bei den Bezirksinspektionen wurden ins-

gesamt nur zwei Beschwerden registriert. Diese bezogen sich auf Stadterrassen in Schwabing-West und betrafen Lärm und Müll.

Daher wird die Nutzung des öffentlichen Grunds für Stadterrassen künftig unter folgenden, den Ausführungen im genannten Stadtratsbeschluss entsprechenden Vorgaben ermöglicht:

„§ 23b Stadterrassen

(1) Die Aufstellung von Tischen und Sitzmobiliar kann auf öffentlichen Gehwegflächen und Plätzen für nicht-gewerbliche Zwecke in den Monaten April bis einschließlich Oktober genehmigt werden, wenn das Mobiliar der Allgemeinheit zur Verfügung steht (Stadterrasse). Die Möbel müssen für den Außenbereich geeignet und witterungsfest sein oder alternativ nach jeder Nutzung vom öffentlichen Grund entfernt werden. Außer einer Bodenmarkierung sind Abgrenzungen zu Verkehrsflächen nicht zulässig.

(2) Die Fläche ist durch eine Bodenmarkierung zu kennzeichnen und darf zwischen 6 qm und 75 qm betragen.

(3) Jegliche Wirtschaftswerbung ist untersagt und zu umliegenden Freischankflächen ist in der Regel ein Abstand von mindestens 50 Metern zu wahren.

(4) Das Abspielen von Musik bzw. Musizieren ist nicht gestattet.

(5) Die Antragsteller\*innen haben die Fläche regelmäßig zu kontrollieren und zu reinigen. Die Aufbauten sind instand zu halten. Gegebenenfalls ist die Fläche für Veranstaltungen, Demonstrationen, Baumaßnahmen, Feuerwehreinsätze oder ähnliches kurzfristig freizuräumen, daher darf das Mobiliar nicht im Boden verankert werden.“

Da die Stadterrassen der Allgemeinheit dienen, wird deren Gebührenfreiheit in § 10 Abs. 4 Nr. 13 SoNuGebS aufgenommen.

Die Antragstellung erfolgt mit Lageplan über den zuständigen Bezirksausschuss. Bei Einreichung des Antrags im Kreisverwaltungsreferat ist die positive Bewertung des örtlich zuständigen Bezirksausschusses beizulegen. Es wird daher vorgeschlagen, in der Anlage I der BA-Satzung unter der Überschrift „Kreisverwaltungsreferat“ eine neue Nr. 19 „Genehmigung von Stadterrassen - E“ zu ergänzen und damit dieses Entscheidungsrecht festzulegen. Das Kreisverwaltungsreferat wird sich hierzu mit dem Direktorium ins Benehmen setzen.

### **4.3 Mobile Einrichtungen als Wetterschutz von Freischankflächen auf Parkständen (Schanigärten) und Parklets**

Es wurde bereits bisher pandemiebedingt, zur Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten der Außengastronomie geduldet, dass gemäß § 23 Abs.14 SoNuRL zulässige Freischankflächen auf Parkständen – im Gegensatz zu den sonstigen Freischankflächen – überdacht werden. Dies soll auch künftig während ihrer Nutzungssaison von April bis einschließlich Oktober möglich sein. Die Bereiche der Parkstände sind durch ihre bauliche Ausführung (Bordsteine zum Gehweg, Farbmarkierungen etc.) bereits vom sonstigen öffentlichen Bereich abgetrennt. Zudem ist eine Absicherung zur Fahrbahn im Sinne der Verkehrssicherheit sogar zwingend erforderlich. Die Schanigärten weichen daher gemäß § 23 Abs.14 Satz 1 Nr. 7 und 8 SoNuRL von dem in § 23 Abs.5 SoNuRL von dem für Freischankflächen grundsätzlich festgelegten Grundsatz der Erkennbarkeit als Teil des öffentlichen Raumes und dem hieraus resultierenden Abgrenzungsverbot ab. Mobile Einrichtungen als Wetterschutz sind aufgrund der durch die Abgrenzungselemente bereits jetzt schon bestehenden Auswirkungen auf das Stadtbild vertretbar. Für etwaige feste Überdachungen ist dagegen zwingend ein Baugenehmigungsverfahren erforderlich, da diese eine gebäudeähnliche Wirkung haben. Diese Ausführungen gelten gem. § 23 a Abs.4 SoNuRL auch für Parklets.

Entsprechend der bisherigen Erfahrungen soll eine Genehmigung unter folgenden, künftig in § 23 Abs. 14 Nr. 9 SoNuRL geregelten Maßgaben möglich sein:

"Mobile Einrichtungen für einen Wetterschutz (Schirme, Markisen, o.ä.) sind für Freischankflächen auf Parkständen (Schanigärten) möglich, sofern folgende Kriterien eingehalten werden:

- Die Einrichtungen des Wetterschutzes müssen so beschaffen sein, dass sie außerhalb der Nutzungszeit entfernt, zusammengeklappt oder eingerollt werden können.
- Die Standsicherheit muss jederzeit gewährleistet sein.
- Verkehrszeichen dürfen in ihrer Sichtbarkeit nicht beeinträchtigt werden.
- Eine vollständige Einhausung ist unzulässig.
- Die seitlichen Grenzen des Schanigartens dürfen nicht überschritten werden.
- Die Maximalhöhe beträgt 2,4 Meter.
- Die für den Wetterschutz verwendeten Materialien müssen mindestens normal entflammbar und bei einer Grundfläche von mehr als 75 m<sup>2</sup> mindestens schwer entflammbar sein.
- Werbung ist nur für die Betriebsstätte oder den Getränke- oder Speiselieferanten zulässig. Ab 1 qm Größe ist diese baugenehmigungspflichtig.
- Für alle anderen Fallgruppen – insbesondere auch feste Überdachungen – ist ein Baugenehmigungsverfahren erforderlich.“

#### **4.4 Baugenehmigungspflicht bei Freischankflächen auf Parkständen**

Im Sinne der möglichst unbürokratischen Nutzung von Freischankflächen auf Parkständen stellt die Lokalbaukommission diese bis zu einer Größe von 40 qm verfahrensfrei (Art. 57 Abs. 1 Ziffer 15 d BayBO). Andere Außengastronomieflächen werden nicht hinzugerechnet, so dass allein die Fläche auf den Parkständen größer als 40 qm sein muss, damit ein Baugenehmigungsverfahren durchzuführen ist. § 23 Abs. 3 SoNuRL wird zur Klarstellung dementsprechend ergänzt.

Bis zu eine Größe des „Schanigartens“ von bis zu 40 qm sieht das Planungsreferat, auch im Hinblick auf die stets widerrufliche und jahreszeitlich eingeschränkte Nutzbarkeit der Schanigärten, zudem im Vollzug der Stellplatzsatzung von einer Stellplatzneuberechnung und einem eigenständigen Stellplatzansatz ab.

#### **4.5 Erhalt der in der Corona-Pandemie erweiterten Freischankflächen**

Während der Corona-Pandemie wurden zur Unterstützung der Gastronomie kurzfristig temporär zusätzliche Außengastronomieflächen im Umfang von mehr als 50.000 Quadratmetern ermöglicht. Im Rahmen der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01734 vom 04.05.2021 wurde aufgrund der positiven Erfahrungen beschlossen, dass die zusätzlich geschaffenen Freischankflächen – auf Parkständen und in der seitlichen Ausdehnung über die Gebäudegrenze hinaus – dauerhaft für den Nutzungszeitraum April bis Oktober genehmigungsfähig sind (§ 23 Abs. 6 und 14 der SoNuRL). Im Rahmen der geltenden Vorgaben werden von den zuständigen Bezirksinspektionen im Dialog mit den Gastronomiebetreiber\*innen stets interessengerechte Lösungen gesucht. Dies gilt insbesondere auch für Erweiterungen von Freischankflächen in speziellen Lagen der Innenstadt, wie zB der Fußgängerzone. Lediglich in äußerst seltenen Einzelfällen müssen Flächen im Vergleich zu dem coronabedingt geduldeten Umfang reduziert werden, da aufgrund des beschleunigten Anhörungsverfahrens bzw. der nur temporär angedachten Nutzung nicht alle betroffenen Dienststellen im üblichen Umfang eingebunden werden konnten und das nunmehr wieder bestehende Entscheidungsrecht der Bezirksausschüsse vorübergehend ausgesetzt war. Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02567 vom 24.3.2022 wird daher bereits Rechnung getragen.

### **5. Einführung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte**

Die Straßen des Münchner Straßennetzes werden regelmäßig durch das hohe Gewicht von Schwertransporten beansprucht und in Mitleidenschaft gezogen. Betroffen von hierdurch entstehenden Straßenschäden sind insbesondere Straßenzüge, die häufig für derartige Transporte genutzt werden (zB Ludwigsfelder Straße). Sondernutzungsgebühren sollen einen Beitrag zur Refinanzierung der (Wieder-) Herstellungskosten von Straßen leisten und die übermäßige Beanspruchung des Verkehrsraums

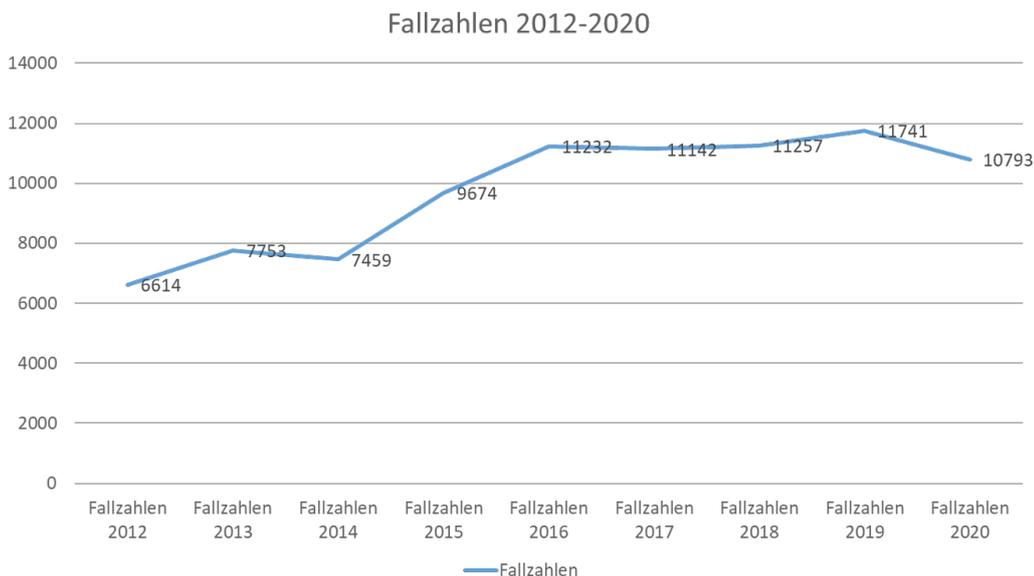
abgelten. Kosten, die durch eventuell erforderliche Umbaumaßnahmen im Straßenraum einschließlich der elektrischen Infrastruktur entstehen, sind vom Verursacher je nach Aufwand zu tragen.

### **5.1 Grundlagen für die Gebührenerhebung**

Der Verkehrsclub Deutschland beschäftigt sich in seiner Publikation mit dem Titel „Güterverkehr in der Stadt“ ebenso wie die TU Hamburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik auf der Internetseite [www.forschungsinformationssystem.de](http://www.forschungsinformationssystem.de) mit den Auswirkungen des Schwerlastverkehrs auf die Straßeninfrastruktur. Die Beanspruchung einer Straße durch ein Kraftfahrzeug ist demnach umso größer, je höher die Achslast des betreffenden Fahrzeugs ist. Zur Berechnung dieser Mehrbelastung wird die sog. Vierte-Potenz-Regel herangezogen, nach der ein dreiachsiger Lkw mit 30 Tonnen Gewicht die Straße so stark in Anspruch nimmt wie ein zweiachsiger Pkw mit 2 Tonnen nach 15.000 Überfahrten.

Zudem stellen diese Transporte auch eine größere Belastung für die Umwelt dar, da abhängig von der Antriebsart aufgrund des zu bewegenden hohen Gewichts mehr CO<sup>2</sup> ausgestoßen wird. Ferner entstehen aufgrund der mit Großraum- und Schwertransporten verbundenen Folgen regelmäßig zusätzliche umweltschädliche Staus. So befasst sich das Innovationsprogramm 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Maßnahmenfeld 4 auch mit dem Thema des innovativen Güterverkehrs und dessen Auswirkungen auf den Klimaschutz. Mit dem Ziel aus Klimaschutzgründen mehr Großraum- und Schwerlasttransporte auf Wasser und Schiene zu verlagern, wurden im Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 des Bundes 10 Millionen Euro bereitgestellt (Quelle: BMVI, Schlussbericht Klimaschutz-Sofortprogramm). Hiervon soll auch die Straßenlogistik aufgrund der Entlastung der Straßeninfrastruktur profitieren sowie die Verkehrssicherheit auf Straßen erhöht und die Polizei durch den Wegfall der Begleitung der Transporte entlastet werden. Zudem können Sondernutzungsgebühren auch steuern: Zur Vermeidung von Gebühren werden vermehrt zumindest solche Großraum- und Schwertransporte nicht mehr das Straßennetz der Landeshauptstadt München belasten, die dort weder ihren Ausgangs- noch Zielort haben. Auch wenn die Erhebung von Sondernutzungsgebühren stets die unmittelbaren Auswirkungen durch die über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung im Fokus hat, so erscheint es vor dem Hintergrund der Bedeutung des Klimaschutzes und den ambitionierten Klimaziele der LHM (Klimaneutralität für das Stadtgebiet bis 2035) legitim, auch die mit der Gebührenerhebung verbundene Lenkungswirkung bei der Einführung der Gebühren zu berücksichtigen.

Die Fallzahlen der Beantragungen von Großraum- und Schwertransporte, welche das Münchner Straßennetz in den letzten 10 Jahren betrafen, stellen sich wie folgt dar:



Trotz der pandemiebedingten Einschränkungen liegen die Fallzahlen im Jahr 2020 mit 10.793 Transporten nur 948 unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2019 und im Jahr 2021 immer noch bei 7.836.

Das Kreisverwaltungsreferat schätzt, dass nur etwa 50 antragstellende Unternehmen ihren Hauptsitz oder eine Zweigniederlassung im Stadtgebiet München haben. Folglich wären von der Gebührenerhebung kaum Betriebe mit Sitz am Wirtschaftsstandort München betroffen. Um die Transportunternehmen nicht in besonderem Maße zu belasten, wird die Gebührenhöhe für Kurzzeit- und Dauererlaubnisse gedeckelt.

Vorteilhaft bei der Erhebung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte ist zudem, dass bereits jetzt sämtliche Fahrten über das bundesweit einheitliche digitale Antragsverfahren VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) abgewickelt werden und zwar unabhängig davon, ob der Antrag direkt bei der Landeshauptstadt München gestellt wird oder diese lediglich Anhörstelle im Rahmen der Antragstellung bei einer anderen Gebietskörperschaft ist. Durch dieses Verfahren ist sichergestellt, dass die Sondernutzungsgebühren deutschlandweit durch die jeweilige Genehmigungsbehörde in den Erlaubnisbescheid mitaufgenommen werden. Bereits jetzt bestätigen die Antragstellenden durch ihre Unterschrift auf dem VEMAGS-Antrag, dass der beantragte Transport eine Sondernutzung darstellt und sie alle Kosten übernehmen, die dem Träger der Straßenbaulast durch die Sondernutzung entstehen.

Nach den Grundsätzen der Einnahmebeschaffung, normiert in Art. 62 der Bayerischen Gemeindeordnung, ist die Erhebung von Sondernutzungsgebühren unter den vorgenannten Gründen zudem geboten und vertretbar.

## **5.2 Gebührenberechnung**

Die Benutzung der Straßen im Rahmen ihrer Widmung für den Verkehr (Gemeingebrauch) ist jedermann gestattet (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG). Eine Sondernutzung liegt jedoch dann vor, wenn eine Straße über den Gemeingebrauch hinaus benutzt werden soll. Insoweit besteht auch eine Verknüpfung mit § 29 StVO, der die „übermäßige Straßenbenutzung“ unter einen straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnisvorbehalt stellt. Maßgeblich für die Beurteilung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte sind folglich insbesondere Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße sowie die Einwirkung auf den Gemeingebrauch.

### **5.2.1 Berechnungsgrundlagen**

Die Beanspruchung einer Straßenbefestigung erfolgt in der Regel durch gemischten Verkehr, also durch Fahrzeuge unterschiedlicher Bauart mit unterschiedlich hohen Gesamtgewichten und unterschiedlich hohen Achslasten. Damit die Beanspruchung durch die unterschiedlichen Fahrzeugklassen miteinander vergleichbar wird, wird im Rahmen einer straßenbautechnischen Analyse das Gewicht des Schwertransports ins Verhältnis zu einer Achslast von 10 Tonnen gesetzt. Es ergeben sich für die in vier Gewichtsklassen eingeteilten Großraum- und Schwertransporte folgende Hebesätze:

- Fahrzeuge > 40 bis < 100 t                      Hebesatz: 3
- Fahrzeuge  $\geq$  100 bis < 150 t                      Hebesatz: 7
- Fahrzeuge  $\geq$  150 bis < 200 t                      Hebesatz: 10
- Fahrzeuge ab  $\geq$  200 t                              Hebesatz: 19

Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht unter der 40 Tonnen Marke liegt und die nur wegen der Maßüberschreitungen (Großraumtransporte) einer Genehmigung bedürfen, wurden hinsichtlich der Einwirkungen auf die Straße wie jeglicher allgemeiner Kraftverkehr bei der Gebührenberechnung behandelt und demnach mit der einheitlichen Achslast i.H.v. 10 Tonnen berücksichtigt.

Darüber hinaus finden sog. selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die ein Gesamtgewicht von unter 40 Tonnen aufweisen, in der Berechnung als Sonderfall Berücksichtigung. Bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen unter 40 Tonnen ist die Einwirkung auf die Straße deutlich höher zu bewerten, da sie ihre Tonnage auf wenige Achsen verteilen. Dieser Kategorie liegt bei der Berechnung daher zumindest der niedrigste Hebesatz zu Grunde.

Mit zunehmendem Gewicht der Transporte steigen auch deren Abmessungen und damit die Behinderungen der Allgemeinheit an der kollektiven Nutzung einer ihr sonst zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche. Um das Ausmaß der Nutzung des Verkehrsraums und damit die Einwirkung auf den Gemeingebrauch zu berücksichtigen, wurden die durchschnittlich anfallenden Fahrzeuggrößen (in m<sup>2</sup>) der in München auftretenden Großraum- und Schwertransporte aus den Jahren 2017 bis 2021 nach Gewichtsklasse ausgewertet:

- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| • Fahrzeuge > 40 bis < 100 t       | durchschnittliche Größe: 58 m <sup>2</sup>  |
| • Fahrzeuge $\geq$ 100 bis < 150 t | durchschnittliche Größe: 92 m <sup>2</sup>  |
| • Fahrzeuge $\geq$ 150 bis < 200 t | durchschnittliche Größe: 140 m <sup>2</sup> |
| • Fahrzeuge ab $\geq$ 200 t        | durchschnittliche Größe: 300 m <sup>2</sup> |

Als Basiszahl für die Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch wurde unter Berücksichtigung der kalkulatorischen Verzinsung der Baukosten, der Grunderwerbskosten für Straßenland, der jährlichen Abschreibung der Baukosten und des jährlichen Unterhaltungsaufwands ein Betrag in Höhe von 0,75 € monatlich pro Quadratmeter errechnet.

Ferner ist auch die Dauer der Nutzung für die Gebührenhöhe maßgeblich. Die Gebühren sind grundsätzlich als Einzelgebühr für einen entsprechenden Transport zu verstehen. Da Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte, soweit dies rechtlich zulässig ist, regelmäßig auch in Form von Kurzzeit- und Dauererlaubnissen erteilt werden, sind diese Erlaubnisarten auch in der Berechnung der Sondernutzungsgebühren abzubilden. Aus diesem Grund sind für Kurzzeit- und Dauererlaubnisse eigene Gebührenhöhen bzw. -rahmen festgelegt worden. Da nicht in jeder Kategorie Kurzzeit- oder Dauererlaubnisse rechtlich zulässig sind, beschränkt sich die Berechnung auf die zulässigen Fälle.

Neben den zuvor genannten Gesichtspunkten bedarf es bei der Beurteilung der Sondernutzung auch einer Berücksichtigung des wirtschaftlichen und öffentlichen Interesses. Die grundsätzlichen Erwägungen hierzu in der Sondernutzungsgebührensatzung gelten auch für die vorliegenden Gebührentatbestände. So werden beispielsweise für Sondernutzungen, die ausschließlich oder im überwiegenden öffentlichen Interesse erfolgen, gemäß § 10 Abs. 1 SoNuGebS keine Gebühren erhoben.

### **5.2.2 Reduzierte Gebührenhöhe für Fahrzeuge i.S.d. § 2 EmoG**

Um den Einsatz von klimafreundlichen Antriebsarten und die Reduzierung von Treibhausemissionen in der Landeshauptstadt München zu fördern, ist eine Reduzierung der Sondernutzungsgebühren für Fahrzeuge i.S.d. § 2 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) vorgesehen. Bei einem Einsatz solcher Fahrzeuge ist die entsprechende Gebührenhöhe aufgrund des durch den Einsatz von umweltschonenden, klimaschützen-

den Antriebsarten verringerten Schadstoffausstoßes und der dadurch niedrigeren Einwirkung auf den Gemeingebrauch um 25 % zu reduzieren. Insbesondere Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse stoßen große Mengen an klimaschädlichen Emissionen aus, weshalb umweltfreundliche Antriebsarten erhebliche positive Wirkungen haben. Hierdurch wird dem politischen Willen, den Klimaschutz in der Landeshauptstadt München zu fördern, Rechnung getragen, auch wenn – wie bereits ausgeführt – der Fokus der Gebührenerhebung stets auf der Belastung für den öffentlichen Grund und den Gemeingebrauch durch die Sondernutzung liegt.

### 5.2.3 Berechnungsbeispiel

So ergibt sich zum Beispiel für einen Schwertransport zwischen 40 und 100 Tonnen auf Grundlage folgender Berechnung eine Gebühr für eine Einzelerlaubnis in Höhe von 43,50 €:

$$3 \times 10 \text{ (Hebesatz} \times \text{äquivalente Achslast von 10 t)} : 30 \text{ (Tage)} \times 0,75 \text{ € (o.g. Basiszahl)} \times 58 \text{ m}^2 \text{ (durchschnittliche Fahrzeuggröße)} = 43,50 \text{ €}$$

Für eine Kurzzeit- oder Dauererlaubnis dieser Gewichtsklasse ergibt sich die Gebührenehöhe aus der Gebühr für die Einzelerlaubnis in Höhe von 43,50 € mal der jeweiligen von den Antragstellenden angegebenen Anzahl der Fahrten. Maximal werden für eine Kurzzeiterlaubnis mit einem Geltungszeitraum von bis zu drei Monaten 261,00 € (Viertel einer Jahresgebühr) und für eine Dauererlaubnis für bis zu einem Jahr 1.044 € (dies entspricht zwei Fahrten pro Kalendermonat) veranschlagt. Diese Höchstgrenzen ergeben sich aus den ermittelten Erfahrungswerten aus den vergangenen Jahren und schaffen für die betroffenen Unternehmen Nachvollziehbarkeit und Klarheit.

### 5.2.4 Gebührentabelle

Vor dem Hintergrund der oben dargestellten Berechnung der einzelnen Gebühren ergibt sich folgende Gebührentabelle:

<b>Übermäßige Benutzung einer Straße nach § 29 Abs. 3 StVO</b>			
	<b>Einzel- /Kurzzeiterlaubnis</b> (bis zu 3 Monaten)		<b>Dauererlaubnis</b> (bis zu 1 Jahr)
Erlaubnis für Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht die nach § 34 StVZO (Achslast u. Gesamtgewicht) zulässigen Grenzen überschreitet - <b>Schwertransport</b>	Fahrtanzahl x Einzelerlaubnis	Höchstsatz	
Einzel-, Sattelfahrzeuge und Züge > 40 bis < 100 t	☐ x 43,50 €	261,00 €	1.044,00 €
Einzel-, Sattelfahrzeuge und Züge ≥ 100 bis < 150 t	☐ x 161,00 €	966,00 €	/
Einzel-, Sattelfahrzeuge und Züge ≥ 150 bis < 200 t	☐ x 350,00 €	/	/
Einzel-, Sattelfahrzeuge und Züge ab ≥ 200 t	☐ x 1.425,00 €	/	/
Fahrzeuge, deren Abmessungen die nach § 32 StVZO zulässigen Grenzen überschreiten - <b>Großraumtransport</b>	Fahrtanzahl x Einzelerlaubnis	Höchstsatz	
Übergroße Fahrzeuge < 40 t	☐ x 14,00 €	84,00 €	336,00 €
Einzelerlaubnis für Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht <b>und</b> deren Abmessungen die nach §§ 32, 34 StVZO zulässigen Grenzen überschreitet – <b>Großraum- und Schwertransport</b>	Fahrtanzahl x Einzelerlaubnis	Höchstsatz	
übergroße und überschwere Fahrzeuge > 40 bis < 100 t	☐ x 57,50 €	345,00 €	1.380,00 €
übergroße und überschwere Fahrzeuge ≥ 100 bis < 150 t	☐ x 175,00 €	1.050,00 €	/
übergroße und überschwere Fahrzeuge ≥ 150 bis < 200 t	☐ x 364,00 €	/	/
übergroße und überschwere Fahrzeuge ≥ 200 t	☐ x 1.439,00 €	/	/
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen < 40 t aber Achslast > 11,5 t	☐ x 16,50 €	99,00 €	396,00 €
Soweit die Sondernutzung mit Großraum- und Schwertransporten durch Fahrzeuge im Sinne des § 2 Elektromobilitätsgesetz (EmoG) erfolgt, reduziert sich die Gebühr der Sondernutzung um 25 Prozent			

### **5.3 Erlöse**

Selbst bei einer qualifizierten Schätzung auf Basis der pandemiebedingt antragschwächeren Jahre 2020 und 2021, ergeben sich für die Landeshauptstadt München erhebliche Mehreinnahmen:

Im Jahr 2020 wurden 9.399 abrechnungsfähige Großraum- und Schwertransporte verzeichnet. Im Monat sind dies durchschnittlich 783,25 Transporte. Für 2021 liegen die Zahlen aufgrund der noch deutlicheren Auswirkungen der Corona-Pandemie nurmehr bei 653 abrechnungsfähigen Transporten pro Monat. Vor dem Hintergrund dieser Zahlen ergeben sich auch bei konservativen Schätzungen – abhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Fallzahlen nach der Corona-Pandemie – Einnahmen i.H.v. ca. 250.000 € im Monat bzw. ca. 3,0 Mio. € im Jahr.

Auf Grundlage der dargestellten und sehr konservativen Schätzung ist somit bereits für das Jahr 2022, unter der Voraussetzung, dass ab Juli 2022 die entsprechenden Gebühren erhoben werden können, mit erheblichen Einnahmesteigerungen zu rechnen. Jedoch bleibt auch an dieser Stelle geboten, eine vorsichtige Kalkulation anzusetzen und von einem vorläufigen Planansatz i.H.v. etwa 1,0 Mio € für das Jahr 2022 auszugehen.

### **5.4 Stellenbedarfe**

Mit dieser Beschlussvorlage wird zunächst kein zusätzlicher Stellenbedarf geltend gemacht. Der Fachbereich Großraum- und Schwertransporte im Kreisverwaltungsreferat umfasst derzeit 5,0 VZÄ Stellen in der Sachbearbeitung. Bevor etwaige zusätzliche Stellenbedarfe identifiziert werden können, sind die Entwicklungen zu evaluieren und eine Personalbemessung durchzuführen. Gleichwohl sind die in der Beschlussvorlage „Personalbedarf Gewerbebehörde/ Großraum- und Schwertransporte“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02393, VV vom 05.05.2021) zuletzt bewilligten zusätzlichen Stellen in Höhe von 2,0 VZÄ zwingend zur Aufgabenerledigung erforderlich. Die aufgrund dieses Beschlusses vereinnahmten Sondernutzungsgebühren sind daher bei der Finanzierung der mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02393 geschaffenen Planstellen anzurechnen.

### **5.5 Sachbedarfe**

Stimmt der Stadtrat dem Antrag zur Erhebung und Bearbeitung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte zu, wird in der Portfolioplanung für 2022 ein Vorhaben zur Beschaffung einer dafür geeigneten Software eingestellt.

## 6. Darstellung der Kosten und der Finanzierungsbedarfe

### 6.1 Nutzen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Erlöse</b>	4.275.000 € p.a. ab 2023	2.337.500 € in 2022	
<b>zahlungswirksame Erlöse</b>	4.275.000 € p.a. ab 2023	2.337.500 € in 2022	
davon:			
Öffentlich – rechtliche Leistungsentgelte (Zeile 4)	4.275.000 € p.a. ab 2023	2.337.500 € in 2022	

Die dauerhafte Einnahmereduzierung i.H.v. 125 Tsd. € ab 2022 durch die Neueinteilung der Straßenklassen wirkt sich aufgrund des Inkrafttretens zum 1.7.2022 im Jahr 2022 nur hälftig aus. Erst ab 2023 reduzieren sich die Einnahmen durch Neueinteilung der Straßenklassen dann um den vollen Betrag.

### 6.2 Finanzierung, Produktbezug, Ziele

Die zu erwartenden zusätzlichen Einnahmen i.H.v. **2.337.500 €** für das Jahr 2022 und die zu erwartenden zusätzlichen Einnahmen i.H.v. **4.275.000 € p.a.** ab dem Jahr 2023 sollen nach positiver Beschlussfassung für das Jahr 2022 im Rahmen der Aufstellung des Nachtragshaushaltes und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Gewerbe“ (Produktziffer P35122190) erhöht sich entsprechend. Das Produktkostenbudget für das Produkt „Sondernutzungen Bezirksinspektionen“ (Produktziffer P35122170) erhöht sich entsprechend.

## 7. Abstimmung Referate / Fachstellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kommunalreferat, dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat, dem Direktorium, dem IT-Referat, der Stadtkämmerei, der Branddirektion, dem Polizeipräsidium München und dem Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München abgestimmt. Auf etwaige Änderungswünsche wird in den oben stehenden Ausführungen eingegangen.

Die Satzung ist zudem mit der Rechtsabteilung des Direktoriums hinsichtlich der von dort zu vertretenden formellen Belange abgestimmt.

Die beteiligten Referate haben einen Abdruck dieser Vorlage erhalten.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat der Beschlussvorlage nicht zugestimmt (Anlage 6). Insbesondere werden dabei Argumente der Interessenvertretungen DEHOGA und CityPartner e.V. angeführt. Allgemein ist anzumerken, dass die in dieser Beschlussvorlage behandelten punktuellen Änderungen der SoNuRL und der SoNuGebS nicht zu einer Grundsatzdiskussion über sämtliche darin enthaltenen Regelungen führen sollen. Daher wird auf die angesprochenen Punkte nur cursorisch wie folgt eingegangen:

- Eine Härtefallregelung ist in § 13 der SoNuGebS unter „Billigkeitsmaßnahmen“ vorgesehen. Hier wird auf § 222 der Abgabenordnung verwiesen, wonach die Stundung von Gebühren jederzeit beantragt werden, „wenn die Einziehung bei Fälligkeit eine erhebliche Härte für den Schuldner bedeuten würde und der Anspruch durch die Stundung nicht gefährdet erscheint.“
- Die Baugenehmigungspflicht ab 40 m<sup>2</sup> für Schanigärten ergibt sich aus Art. 57 Abs. 1 Nr. 15 d der Bayerischen Bauordnung und kann somit nicht willkürlich angepasst werden.
- Die grundsätzliche Ausgestaltung der Freischankflächen wird derzeit nicht in Frage gestellt. Würden zB auch Stehtische zugelassen, so würde dies die Gastzahlen und damit auch die von den Freischankflächen ausgehenden Belastungen für die Anwohnenden deutlich erhöhen. Die Differenzierung zwischen konzessionierten (mit Alkoholausschank) und erlaubnisfreien Gaststätten ist durchaus nachvollziehbar, da insbesondere bei der Freigabe von Stehtischen für Letztere in einzelnen Straßenzügen Partymeilen entstehen könnten. Auch eine Einhausung der Freischankflächen wird abgelehnt, da hier wie oben dargestellt Markisen den gewünschten Witterungsschutz leisten können und Außengastronomieflächen auf öffentlichen Gehwegen als Teil des öffentlichen Grunds wahrgenommen werden sollen.
- Die Vorgabe der Stirnbestuhlung bei Schanigärten (Stühle würden sonst zur Fahrbahn zurückgeschoben) sowie die Maßgabe, dass Freischankflächen nicht durch Einfahrten vom Betrieb getrennt sein dürfen (Pendelverkehr der Bedienun-

gen sowie der Gäste zur Toilette wäre Gefahren ausgesetzt) sind der Verkehrssicherheit geschuldet.

- Zu den Großraum- und Schwerlasttransporten ist anzumerken, dass die Belieferung der von DEHOGA sowie CityPartner e.V. vertretenen Betriebe hiervon nicht betroffen ist. Es werden nur Gebühren für Fahrzeuge, die bezüglich des Gewichts bzw. der Ausmaße deutlich von einem normalen Lkw abweichen gefordert. Es kann hier also keine Rede davon sein, dass dann Zulieferer auf mehrere „kleine Transporte“ umsteigen werden.

## **8. Stellungnahme des Behindertenbeirates**

Gemäß Nr. 5.6.3 AGAM wurde der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München eingebunden. Aufgrund der verkürzten Fristsetzung für die Abgabe seiner Stellungnahme wurde vom Behindertenbeirat keine inhaltliche Äußerung abgegeben.

## **9. Anhörung der Bezirksausschüsse**

In dieser Angelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht zwingend vorgesehen. Da diese jedoch täglich mit den Auswirkungen der Regelungen zu Sondernutzungen konfrontiert sind, wurde allen Bezirksausschüssen die Möglichkeit gegeben, zu den beabsichtigten Änderungen Stellung zu nehmen. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 4, 7, 9, 10, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 24, und 25 haben der Beschlussvorlage ohne Anmerkungen zugestimmt.

Darüber hinaus gingen insbesondere folgende inhaltliche Rückmeldungen ein:

Der BA 11 besteht auf seiner Rückäußerungsfrist von 6 Wochen gemäß der Bezirksausschussatzung und hat gebeten, dies dem Stadtrat zur Kenntnis zu bringen (Anlage 7).

Bezüglich der wiederholt angesprochenen in den SoNuRL geregelten Mindestgewegbreiten wird auf die umfassenden Ausführungen in der Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 01734 zur Barrierefreiheit ab Seite 23 und die damit verbundene klare Positionierung des Stadtrats am 5.5.2021 verwiesen.

Der BA 2 regt an (Anlage 11), die Grundsatzbeschlüsse zu Freischankflächenmodulen in der Fußgängerzone (Altstadt) in die SoNuRL aufzunehmen. Hiervon wurde bislang Abstand genommen, um die für das gesamte Stadtgebiet geltenden Richtlinien nicht mit Einzelfallregelungen zu überladen. Eine zeitliche Befristung der Genehmigung von seitlichen Erweiterungen von Freischankflächen bzw. Schanigärten ist nicht möglich, da bei Vorliegen der Genehmigungsvoraussetzungen auch eine Genehmigung erteilt werden muss und hierbei nur straßen- und wegerechtliche Erwägungen berücksichtigt werden dürfen. Lediglich in Einzelfällen kann bei konkreten, nicht hin-

nehmbaren Belästigungen der Anwohnenden die Genehmigung widerrufen werden. Die Vorgaben der SoNuRL und SoNuGebS werden laufend evaluiert und gegebenenfalls aktualisiert. Nachdem das Abstellen von E-Scootern grundsätzlich keine Sondernutzung darstellt, sondern dem Gemeingebrauch des öffentlichen Raums unterfällt, können die SoNuRL hierzu keine Regelungen treffen.

Zu den Bedenken des BA 3 (Anlage 8) können wir folgendes mitteilen:

- Die verstärkte Nutzung des öffentlichen Raums für Außengastronomie wurde in der Öffentlichkeit generell sehr positiv wahrgenommen, auch wenn damit weitere Konsequenzen – Änderung des Stadtbildes und Wegfall von Parkplätzen – verbunden sind. Eine Konzentration von sehr vielen Freischankflächen in bestimmten Straßenzügen ist dabei im Sinne der Gleichbehandlung aller Gastronomiebetriebe nicht ausgeschlossen.
- Gerne kommt das Kreisverwaltungsreferat dem vom Bezirksausschuss geforderten Monitoring sowie einer Evaluierung im November 2022 nach dem Ende der „Schanigärten-Saison“ am 31.10.2022 nach. Das parallel geforderte funktionierende Beschwerdesystem bei der Bezirksinspektion und im KVR ist bereits etabliert und wurde kürzlich durch Einführung einer Onlinebeschwerdeplattform optimiert (vgl. [https://service.muenchen.de/intelliform/forms/01/02/02/beschwerde\\_gaststaette/index](https://service.muenchen.de/intelliform/forms/01/02/02/beschwerde_gaststaette/index)), die bereits rege genutzt wird.
- Eine Anhebung der Sondernutzungsgebühren ist derzeit nicht vorgesehen. Aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats ist das derzeitige Gebührenmodell fair, nachvollziehbar und transparent.
- Zu dem gewünschten generellen Parkverbot bei gegenüberliegenden Schanigärten ist anzumerken, dass das Parken vor den Freischankflächen auf der Fahrbahn grundsätzlich nicht beanstandet wird, wenn eine Restbreite von mindestens 3,05 m verbleibt. Bei Unterschreitung dieses Mindestmaßes und bei Beschwerden über beengte Fahrverhältnisse, insbesondere durch Rettungsdienste, MVV und der Müllentsorgung kann per Auflage in der Sondernutzungserlaubnis ein Halteverbot angeordnet werden.

Die vom BA 5 (Anlage 12) vorgesehene Beschränkung der Außengastronomiefläche auf die Gastplatzzahl im Innenraum ist in den Sondernutzungsrichtlinien nicht vorgesehen. Übersteigt die Gastplatzzahl des Außen- diejenige des Innenbereichs, so ist ein Baugenehmigungsverfahren erforderlich, in dessen Rahmen die Verträglichkeit der Nutzung umfassend geprüft wird. Im Sinne der Gleichbehandlung ist eine stadtweit einheitliche Auslegung und Anwendung der SoNuRL zudem unverzichtbar. Der Eindruck eines Innenraums wird bei Schanigärten durch die Erforderlichkeit der Mobilität der Überdachungen nicht entstehen. Es ist ferner ausreichend, wenn die Überdachungselemente entfernbar sind, da auch bei Markisen auf den Freischankflächen an der Hausfassade keine Verpflichtung besteht, diese immer wieder nach Betrieb einzufahren.

Die BA 5 und 13 regen an (Anlage 10), dass Vereine zur Brauchtumpflege (Maibaumaufstellungen) von den Gebühren für Großraum- und Schwerlasttransporte befreit werden sollten. Hierzu ist anzumerken, dass derartige Transporte bereits aufgrund ministerieller Vorgaben zur Brauchtumpflege in der Regel keine Genehmigung nach § 29 Abs. 3 StVO benötigen. Ist dies ausnahmsweise doch der Fall (in den Jahren 2016 bis 2021 in nur 12 Fällen), so würde auf die Gebührenerhebung verzichtet werden, da am Transport ein öffentliches Interesse besteht.

#### **10. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates**

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Gewerbeangelegenheiten, Herr Stadtrat Thomas Schmid, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

#### **11. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen**

Aufgrund der notwendigen umfangreichen Koordinierungsarbeiten die sowie der Abstimmung mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06298 "Weitere Nutzung von Heizstrahlern mit Ökostrom in der Außengastronomie" konnte die Beschlussvorlage nicht fristgerecht vorgelegt werden. Um die Rechtssicherheit für die Sondernutzungsbescheide die sich auf das Straßengruppenverzeichnis beziehen zu erhöhen sowie um die notwendigen verwaltungstechnischen Arbeiten vor dem Inkrafttreten am 01.07.2022 durchführen zu können, ist eine Beschlussfassung am Sitzungstermin zwingend notwendig.

#### **12. Beschlussvollzugskontrolle**

Der Beschluss unterliegt bezüglich der Ziffern 3 bis 8 des Antrags der Beschlussvollzugskontrolle.

## II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Die Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen in der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS – ) wird gemäß Anlage 1 beschlossen. Das Gebührenverzeichnis als Anlage I zur SoNuGebS wird gemäß Anlage 2 beschlossen.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die zu erwartenden zusätzlichen Einzahlungen durch die starke Inanspruchnahme der Erweiterungsmöglichkeiten für Freischankflächen i.H.v. 1.400.000 € p.a. ab dem Jahr 2022 anzumelden. Für das Jahr 2022 im Rahmen der Aufstellung des Nachtragshaushaltes und für die Folgejahre im jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren.  
  
Das Produkteinzahlungsbudget für das Produkt „Sondernutzungen Bezirksinspektionen“ (Produktziffer P35122170) erhöht sich entsprechend.
4. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Reduzierung der Einzahlungen durch das neue Einteilungsschema der Straßen i.H.v. rund 62.500 € für das Jahr 2022 im Rahmen der Aufstellung des Nachtragshaushaltes 2022 und für die Folgejahre in Höhe von 125.000 € im jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.  
  
Das Produkteinzahlungsbudget für das Produkt „Sondernutzungen Bezirksinspektionen“ (Produktziffer P35122170) reduziert sich entsprechend.
5. Die Änderungen der Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien – SoNuRL) zur Einführung von Parklets, Stadterrassen und mobiler Einrichtungen für einen Wetterschutz von Freischankflächen auf Parkständen (Schanigärten) werden gem. Anlage 3 beschlossen.
6. Die zur Etablierung des Entscheidungsrechts der Bezirksausschüsse bei Stadterrassen und Parklets erforderliche Änderung der Satzung für die Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München (Bezirksausschuss-Satzung) werden durch das Kreisverwaltungsreferat beim hierfür zuständigen Direktorium veranlasst.
7. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die zu erwartenden zusätzlichen Einzahlungen durch die erstmalige Erhebung von Gebühren für Großraum- und Schwertransporte (Ziffer 5.3) i.H.v. 1.000.000 € im Jahr 2022 sowie 3.000.000 € p.a. ab dem Jahr 2023 anzumelden. Die Anmeldung erfolgt für das Jahr 2022 im Rahmen der Aufstellung des Nachtragshaushaltes und für die Folgejahre im jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren.

Das Produkteinzahlungsbudget für das Produkt „Gewerbe“ (Produktziffer P35122190) erhöht sich entsprechend.

8. Darüber hinaus wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, eine Personalbedarfsermittlung gemäß dem Leitfaden zur Personalbedarfsermittlung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang durch die Einführung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte ein Stellenbedarf besteht. Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
9. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 02420 vom 18.02.2022 als Anlage 4 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 02567 vom 24.03.2022 als Anlage 5 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Beschluss unterliegt bezüglich der Ziffern 3 bis 8 der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

### IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle

an das Revisionsamt

an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. Wv. Kreisverwaltungsreferat – GL/532 Beschlusswesen

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Baureferat
3. an das Referat für Arbeit und Wirtschaft
4. an das Kreisverwaltungsreferat - Branddirektion
5. an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. an das Kommunalreferat
7. an das Referat für Klima und Umweltschutz
8. an das Mobilitätsreferat
9. an das IT-Referat
10. an das Polizeipräsidium München
11. an den Behindertenbeirat
12. an das Revisionsamt
13. an das Direktorium HA II/BA-Geschäftsstellen Mitte, Nord, Ost, Süd, West
14. Zurück mit Vorgang an Kreisverwaltungsreferat – HA III/111  
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat GL/532