

Datum: 05.04.2022  
Telefon: 233-22067  
Telefax: 233-27966

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Wirtschaftsförderung  
Allg. Wirtschaftsförderung / EAP

Novellierung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS -) sowie der Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien – SoNuRL), Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05708

Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft

### **An das KVR III/1**

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) hat die o.g. Beschlussvorlage erstmalig mit der Bitte um Mitzeichnung erhalten. Das RAW hat daraufhin die von der Änderung betroffenen Wirtschaftsverbände eingebunden. Die Belange der Wirtschaft wurden in dieser Vorlage noch nicht gewürdigt, daher zeichnet das Referat für Arbeit und Wirtschaft die Beschlussvorlage **nicht** mit.

Folgende Anmerkungen und Fragen werden von Seiten der Wirtschaftsverbände und des Referats für Arbeit und Wirtschaft eingebracht:

Aus Sicht von CityPartner München e.V. als branchenübergreifende Vereinigung der Unternehmen der Münchner Innenstadt ist zu dem Entwurf folgendes anzumerken:

#### **Einteilung der Straßengruppen:**

Grundsätzlich wird eine Aktualisierung der Straßengruppen positiv gesehen, um die Zuordnung der Realität anzupassen, auch wenn in Einzelfällen eine deutliche „Höhergruppierung“ von sehr wenig frequentierten Straßen (Schmidstr./ Singlspielerstr.) nicht ganz nachvollziehbar ist.

Zudem begrüßt CityPartner München e.V., dass zur neuen Einteilung nicht großräumige „Zonenmodelle“ (innerhalb Altstadt- oder Mittlerer Ring), sondern eine kleinräumige, realitätsnahe Beurteilung erfolgte. Allerdings ist unklar, warum Straßen aus der aktuell gültigen Satzung (Stand 01.01.2022) in der neuen nicht mehr aufgeführt sind (z.B. Altheimer Eck). Nach einer ersten Durchsicht bedeutet die Neueinteilung im Stadtbezirk 1 eine Höhergruppierung bei 10,1 % der Straßen/ Straßenabschnitte und damit eine Anhebung der Sondernutzungsgebühren. Angesichts der aktuell immer noch sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage, sollte es für betroffenen Unternehmen eine Übergangs- bzw. Härtefallregelung geben.

Das RAW merkt hierzu an, dass es aufgrund des neuen Einteilungsschemas für Straßen lt. Beschlussvorlage Punkt 2.3 bei 273 Straßen zu einer Höherbewertung kommt. Die an diesen Straßen ansässigen Unternehmen werden künftig höhere Gebühren zu zahlen haben, auch wenn die bislang festgesetzte Gebührenhöhe nicht verändert wird. Hier fordert das RAW, dass für die betroffenen Unternehmen bei Bedarf eine Härtefallregelung herangezogen wird, die mindestens eine Stundung der Gebühren ermöglicht, wenn das Unternehmen, wie noch sehr häufig zutreffend, aufgrund seiner wirtschaftlichen Beeinträchtigung durch die vergangenen Pandemieregulungen oder die aktuelle sich negativ auswirkende geopolitische Lage besonders betroffen ist.

#### **Erhebung der Sondernutzungsgebühren im Jahr 2022:**

CityPartner München e.V. stellt hierzu fest: Die Ausführungen in der Vorlage, „*dass Stand*

*heute die Sondernutzungen in diesem Jahr weitestgehend uneingeschränkt in Anspruch genommen und damit wieder annäherungsweise die üblichen Umsätze erzielt werden können,*“ entspricht in keinster Weise der betrieblichen Realität in den Unternehmen aus Handel, Gastronomie, Hotellerie und Dienstleistungen. Das RAW schließt sich dieser Einschätzung an und ergänzt, dass auch die Münchner Innenstadt-Souvenirläden ihre wirtschaftliche Lage als weiterhin äußerst schwierig darstellen und jede Unterstützung benötigen, um ihre Existenz zu sichern. So liegen die Besucherzahlen in der Innenstadt - und daraus resultierend die Umsatzrückgänge in den o.g. Branchen - im ersten Quartal 2022 immer noch bei bis zu minus 30 % im Vergleich zu 2019! Daher regen CityPartner München e.V. und das RAW an, die Sondernutzungsgebühren auf Grund der immer noch sehr angespannten wirtschaftlichen Lage der Unternehmen auch in 2022 auszusetzen. Dies v.a., da auch in diesem Jahr leider unverändert gilt, dass: *„der „besondere wirtschaftliche Wert“ in der Innenstadt, schon allein angesichts der ausbleibenden Kunden-, Gäste und Besucherfrequenzen sowie der massiven Beeinträchtigung der Erreichbarkeit, u.a. durch die jetzt bekannt gewordenen Baumaßnahmen im Bereich des ÖPNV, nicht mehr gegeben ist.“ (vgl. City-Partner-Stellungnahme vom 23.02.2021)*

#### **Stadtratsantrag der CSU vom 18.02.2022:**

Dem Stadtratsantrag der CSU vom 18.02.2022 kann DEHOGA nicht in Gänze folgen, da hier eine finanzielle Bevorteilung der ambulanten Händler gefordert wird. Sollten die Händler keine Sondernutzungsgebühren zu zahlen haben, wird DEHOGA dies auch für seine Mitglieder anmerken und beantragen.

#### **Zu Schanigärten:**

Hinsichtlich der Gebühren für Schanigärten ist laut DEHOGA kritisch zu sehen, dass nun schon im Jahr 2022, trotz der noch immer andauernden Pandemie, die Schanigärten auch in die Gebührenberechnung aufgenommen werden und schlägt eine Berechnung frühestens ab 01.04.2023 vor.

Es wird von CityPartner München e.V. und DEHOGA ausdrücklich begrüßt, dass die zusätzliche Fläche vom Schanigarten nicht zu der bereits bestehenden Freischankfläche hinzugerechnet wird und insbesondere, dass das Planungsreferat von einer Stellplatz Neuberechnung und einem „eigenständigen Stellplatzansatz“ absieht. Das RAW schließt sich dem an.

Die Begrenzung der Baugenehmigungspflicht auf 40 m<sup>2</sup> ist aus Sicht des DEHOGA deutlich zu gering; es wird angeregt, mehr Spielraum anzusetzen, um die Häufung von Baugenehmigungsanträgen bei der LBK zu reduzieren.

#### **Zu Parklets:**

CityPartner München e.V. merkt hierzu an: Ein Parklet ist lt. Definition „ein Stadtmöbel auf ehemaligen Parkplatzflächen, das den Menschen mittels Aufbauten **mehr öffentlichen Raum** zur Verfügung stellt.“ Daher lehnen wir die Nutzung von Parklets nur als „Fahrrad-Abstellmöglichkeit“ ab, da dies der Intention der Parklets widerspricht.

#### **Zu § 22 Abs. 3 Altstadttring - genehmigungsfähige Dinge:**

Die Münchner Innenstadt Souvenirländler beziehen sich auf Punkt 5, nachdem Bücher, Bild- und Tonträger „genehmigungsfähig“ sind und fordern, dass dieser Punkt dringend geändert werden sollte, da Bild- und Tonträger mittlerweile nicht mehr zeitgemäß sind. Gerade in der

Orlandostrasse sind Händler rein vom Tourismus abhängig und müssen sich an neue Trends anpassen und z.B. Magneten mit München-Motiven oder ähnliches in Warenauslagen anbieten dürfen.

### **Zu § 23 Freischankflächen:**

Zu § 23 Abs. 3 Freischankflächen

Hier fehlt zur Klarstellung in der geänderten Satzung die im Beschluss unter 4.4, angekündigte Ergänzung (in fett): „*Freischankflächen auf Parkständen sind bis zu einer Größe von 40 m<sup>2</sup> verkehrsfrei (Art. 57 Abs. 1 Ziffer 15 d BayBO). **Andere Außengastronomieflächen werden nicht hinzugerechnet, so dass allein die Fläche auf den Parkständen größer als 40 m<sup>2</sup> sein muss, damit ein Baugenehmigungsverfahren durchzuführen ist.***“

**Von Seiten des Vereins Münchner Innenstadtwirte e.V. sind folgende Punkte der SoNuRL unklar und sind aus Sicht des RAW zu ergänzen bzw. zu klären:**

Zu § 23 Abs. 5 Freischankflächen

Hier sollte es eine angepasste Regelung zu den Freischankflächen auf Parkflächen geben, so dass man auch einen Wetterschutz ermöglichen kann, vor allem in den Übergangszeiten. Die Leute drängen aufgrund der Corona Erfahrungen nach draußen und wollen auch dort wettergeschützt sitzen. In vielen anderen deutschen und europäischen Städten gibt es Einhausungsmöglichkeiten für Freischankflächen, so dass ein Witterungsschutz ermöglicht wird. Was spricht hier in München dagegen?

Zu § 23 Abs. 6 Freischankflächen

Der räumlichen Nähe der Freischankfläche zur Gastronomie wird zugestimmt, jedoch sind 20 Meter von der Freischankfläche zum Gaststätteneingang zu gering. Unser Vorschlag wäre, diese Entfernung auf 40 Meter zu erhöhen, da es bereits Freischankflächen gibt, die weiter als 20 Meter vom Gaststätteneingang entfernt liegen (z. B. Gaststätte im hinteren Bereich eines Gebäudes oder Freischankflächen auf dem öffentlichen Grund vor dem Gebäude (vgl. am Marienplatz, Tal, etc.).

Zu § 23 Abs. 6, Satz 1 Freischankflächen

Es erschließt sich nicht, warum keine Einfahrt angrenzen darf. In den Wohnvierteln und in der Innenstadt sind sehr häufig Einfahrten zwischen den Gebäuden. Dies stellt aber keinen Hinderungsgrund oder eine Gefahr dar, da Fahrzeuge beim Ein- und Ausfahren aus den Einfahrten immer auf Fußgänger und Radfahrer achten müssen und in Schrittgeschwindigkeit ausfahren.

Zu § 23 Abs. 8 Freischankflächen

Warum wird hier zwischen konzessionierten Gaststätten und nicht konzessionierten Gaststätten unterschieden. Dies verstößt aus unserer Sicht gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz und muss einheitlich sein. Somit sollte es konzessionierten Gaststätten auch im gleichen Umfang ermöglicht werden, Stehtische aufzustellen, wie es nicht konzessionierten Gaststätten ermöglicht wird.

**Folgende Punkte sind lt. DEHOGA nicht schlüssig und haben Klärungsbedarf:**

Zu § 23 Abs. 8

Biertischgarnituren, Bierbänke, Fässer, Stehtische sowie Polstermöbel sind nicht zulässig. Für

nicht konzessionierte Gaststätten sind auch Stehtische ausnahmsweise erlaubnisfähig. Was spricht gegen das o. g. Mobiliar?

Zu § 23 Abs. 12

Die Verwendung von Heizstrahlern ist nicht gestattet. Hierzu hatten DEHOGA, CityPartner München e.V. und die Innenstadtwirte e.V. bereits am 28.03. ausführlich Stellung genommen: Mit Ökostrom betriebene Heizstrahler sollten im Interesse der Gäste weiterhin erlaubt bleiben.

Zu § 23 Abs. 14

Die Aufstellung von Tischen hat senkrecht zur Fahrbahn zu erfolgen, eine Stirnbestuhlung ist nicht erlaubt. Was ist der Grund hierfür?

Zu § 23 b Stadtterrassen Abs. 2:

Die maximale Größe von 75 m<sup>2</sup> erscheint den Innenstadtwirten sehr groß. Dies würde bei durchschnittlicher Bestuhlung die Möglichkeit von bis zu 70 Sitzplätzen bedeuten. Die Reinigung und Sicherung des Mobiliars durch eine verantwortliche Privatperson wird schwer zu gewährleisten sein.

#### **Zu den Gebühren für Großraum- und Schwerlasttransporte:**

Die Einführung gänzlich neuer Gebühren gerade für den Logistikbereich, sieht CityPartner München e.V. angesichts der aktuellen Entwicklung (Spritpreise/ Inflation) sehr kritisch, zumal die Maßnahme 50 Münchner Unternehmen tangiert. Weitere Kostensteigerungen werden zweifellos an Endkunden weitergegeben. Da es sich hierbei um notwendige Spezial-Verkehre handelt, wird dies insbesondere auch Baumaßnahmen der öffentlichen Hand und somit letztendlich die Steuerzahler treffen.

Die Einführung von Sondernutzungsgebühren für Großraum Transporte lehnt DEHOGA ab. Die Kostensteigerungen werden in der Folge seinen Mitgliedern durch die Lieferanten übertragen. Der Transportverkehr wird zunehmen, weil die Lieferanten dann zunehmend auf mehrere, kleinere Transporter umsteigen werden. Mehr Aufkommen an kleinen Transportern kann nicht im Sinne der Klimaziele der LH München sein.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft rät von der Einführung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte zum jetzigen Zeitpunkt ab.

Angesichts der aktuellen geopolitischen Lage ist ein weiterer Anstieg der Kraftstoffpreise oder zumindest ein längerfristig höheres Preisniveau zu erwarten. Dies schlägt sich schon heute in deutlich höheren Kosten für das Transportgewerbe nieder. Bei den Großraum- und Schwertransporten ist davon auszugehen, dass es sich um wirtschaftlich notwendige Verkehre handelt. Insofern besteht für sie auch ein allgemeines öffentliches Interesse. Wenn dies der Fall ist, wird nach geltender Sondernutzungsgebührensatzung auf die Erhebung von Gebühren verzichtet (§ 10, Abs. 1 SoNuGebS). Eine Verlagerung der Straßentransporte auf die Schiene wird in den meisten Fällen absehbar nicht möglich sein. Die hierfür notwendige Schieneninfrastruktur steht in München überwiegend nicht (mehr) zur Verfügung. Auch eine Durchführung der Transporte mit E-Fahrzeugen ist mangels entsprechender Fahrzeugmodelle im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge (noch) nicht möglich. Eine Reduzierung der Sondernutzungsgebühren für elektrisch durchgeführte Transporte um 25 % wäre auch nicht hinreichend, wenn

man bedenkt, dass die ersten verfügbaren E-Nutzfahrzeuge ganz erheblich teurer als konventionelle Nutzfahrzeuge sein werden. Es ist sogar fraglich, ob eine vollständige Gebührenfreiheit für E-Fahrzeuge als Anreiz zum technologischen Umstieg ausreichen würde. Die Speditionsunternehmen haben folglich so gut wie keine Wahl, als ihre Transporte wie gehabt durchzuführen und die Sondernutzungsgebühren als zusätzliche Kostenkomponente zu akzeptieren. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bezweifelt daher stark, dass die Gebühren eine Lenkungswirkung im Sinne der angestrebten Verkehrswende haben werden. Die Zusatzkosten werden die Speditionen an ihre Unternehmenskunden in München weiter geben, ganz egal ob die Kunden Ziel oder Quelle des Gütertransports sind. Am Ende wird dies auch bei den Endkunden, den Bürger\*innen und Bürgern, zu Preissteigerungen führen – und dies in einer Zeit mit ohnehin erhöhter Inflation. Aus Sicht des Referates für Arbeit und Wirtschaft ist die Einführung von Sondernutzungsgebühren für Großraum- und Schwertransporte eine Maßnahme zur falschen Zeit mit potenziell negativen Effekten auf den Wirtschaftsstandort und auf die Endverbraucher. Die zu erwartenden Einnahmen in Höhe von jährlich ca. drei Millionen Euro, die auch nicht ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu haben sind, liefern dagegen einen doch sehr überschaubaren Beitrag, um der erhöhten Straßenabnutzung durch Schwertransporte zu begegnen. Aus den genannten Gründen sollte auf die Einführung entsprechender Gebühren verzichtet werden.

Die Stellungnahme soll der Beschlussvorlage angehängt und soweit aufgrund der Kurzfristigkeit noch möglich in den Ausführungen gewürdigt werden.

Clemens Baumgärtner