



Unterrichtungsvorlage

Vorlage: UV/0286/2023		Datum: 13.10.2023	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.10.30 - M_2275-18	
Betreff:			
Unterrichtungsvorlage zur Erhebung von Sondernutzungsgebühren für Großraum-/Schwertransporte			
Gremienweg:			
31.10.2023	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
	TOP	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE
			<input type="checkbox"/> abgesetzt
			<input type="checkbox"/> geändert

Unterrichtung:

Im Sommer 2022 wurde auf Bestreben der Straßenverkehrsbehörde (SVB) die Sondernutzungsgebührensatzung der Stadt um den Tatbestand der Gebührenerhebung für Großraum-/Schwertransporte (GST) vor dem Hintergrund des beobachteten starken Anstieges der Transporte im und durchs Stadtgebiet erweitert (C 5.5). Eine unmittelbare Umsetzung nach Inkrafttreten der Satzungsänderung konnte mangels der notwendigen Personalressourcen nicht erfolgen.

Seit 02.12.2022 ist die Winger Autobahnbrücke im Verlauf der BAB 61 für GST ab 44 to gesperrt. Die aktuellen Tragfähigkeits- und daraus resultierend Überfahrtsbeschränkungen der Winger Autobahnbrücke infolge von Materialermüdungen machen diese Brücke voraussichtlich für einen Zeitraum von 2-3 Jahren für GST unpassierbar. Die Brücke ist in der Baulast der Autobahn GmbH. Dies hat zur Folge, dass die Unternehmen zur Umfahrung dieses für sie unpassierbaren Autobahnabschnitts der A 61 Durchfahrtmöglichkeiten auf dem Stadtgebiet von Koblenz suchen. Entsprechend schnell die Anzahl der genehmigungspflichtigen Großraumschwertransporte seit Sperrung der Winger Autobahnbrücke für GST Ende 2022 sprunghaft in die Höhe.

Dieses Geschehen veranlasst die SVB den bereits zuvor beschriebenen Tatbestand der Gebührenerhebung (C 5.5) in der Sondernutzungsgebührensatzung der Stadt Koblenz für alle GST, die das Stadtgebiet nutzen, umzusetzen, zumal der hier benötigte Personalstand aufgrund der aktuellen Brisanz entsprechend aufgestockt wurde.

Die Straßenverkehrsbehörde ist je nach Sachlage gemäß §29 III StVO und/oder §46 I, Nr. 5 StVO die zuständige erlaubnisgebende oder anzuhörende Behörde für Großraum-/Schwertransporte, die das Stadtgebiet Koblenz befahren. Grundsätzlich sind Straßen nur für den „normalen“ Verkehr gebaut. Die großräumige und überregionale verkehrliche Abwicklung von GST ist eine Aufgabe des übergeordneten Straßennetzes, insbesondere der Bundesautobahnen. Das Stadtstraßennetz, auch wenn es klassifizierte Straßen beinhaltet, ist für die Aufnahme dieser Durchgangsverkehre im Regelfall nicht vollumfänglich geeignet. Beschränkungen ergeben sich allein aus der Fahrgeometrie aber auch aus den einwirkenden Lasten, durch welche der Verkehrsfluss aufgrund von verminderter Geschwindigkeit und teilweise millimetergenauen Rangierens mitunter massiv eingeschränkt werden kann.

Das bedeutet, diese Transporte belasten den Straßenraum über den Gemeingebrauch hinaus. Somit liegt nach §41 I LStrG RLP eine Sondernutzung vor, für welche nach §47 I u. IV LStrG RLP i.V.m. der Sondernutzungsgebührensatzung der Stadt Koblenz Gebühren erhoben werden können.

Nach §47 V LStrG sind bei Bemessung der Gebühren Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen.

Die aktuelle Sondernutzungsgebührensatzung weist unter C.5.5 einen Gebührenrahmen von 25,00 € bis 500,00 € aus.

Die genaue Berechnungsformel ist der Anlage beigelegt.

Als Grundwert für eine „Bepreisung“ zieht die SVB hier den seit Jahren unbestrittenen Wert 0,65€/m² (C 7.1) in Verbindung mit der Fläche (Länge*Breite) des GST heran. Ebenfalls wird ein Faktor für das wirtschaftliche Interesse im Sinne einer Durchfahrt (100% der Gebühr), Start-/Zielverkehr (50% der Gebühr) oder eines Umkreises (75% der Gebühr), in dem eine Umfahrung unverhältnismäßig wäre, angesetzt.

Als Faktoren für die Nutzung über den Gemeingebrauch hinaus zieht die SVB weitere Faktoren hinzu:

- **Straßenfaktor:** Straßen variieren in Ihrer Funktion. BAB und Bundesstraßen dienen als Bestandteil des Fernverkehrsnetzes auch dem überregionalen Gütertransport. Dies ist mitunter bei Landes-/ Kreis- und Gemeindestraßen nicht deren primäre Aufgabe. Dementsprechend sind diese andersartig ausgebaut bzw. umbaut. Dies bedeutet, dass die Verkehrsbeeinträchtigung durch einen GST mit absteigender Klassifizierung der Straße aufgrund der Fahrgeometrie deutlich ansteigt. Deshalb führt die SVB einen Faktor ein, welcher diesem Sachverhalt Rechnung trägt und die höhere Nutzung über den Gemeingebrauch hinaus darstellt.
- **Gewichtsfaktor:** Die Tonnage eines GST wirkt sich dahingehend auf den Gemeingebrauch aus, dass mit steigendem Gesamtgewicht eine langsamere Fahrgeschwindigkeit erforderlich wird und somit eine steigende Beeinträchtigung des Verkehrs zum Tragen kommt
- **Auflagenfaktor:** Je nach Auswirkungen des GST auf den Verkehr kommen im Anhörungs- und Erlaubnisprozess Auflagen nach der Richtlinie für den Großraum-/Schwertransport (RGST) zum Zug. Hierdurch wird der GST aufgrund seiner übermäßigen Straßennutzung erst durchführbar. So bedingt beispielsweise ein überlanger und überbreiter GST je nach Streckenführung ein bis zwei Begleitfahrzeuge und/oder temporäre Sperrungen von Streckenabschnitten für die restlichen Verkehrsteilnehmer. Dahingehend werden die Auflagen mit entsprechenden Faktoren gewichtet.

Mittels der Sondernutzungsgebühren wird der faktischen Sondernutzung aller GST im Stadtgebiet gebührend Rechnung getragen werden. Die Beispielrechnungen in der Anlage stellen aus Sicht der SVB eine vertretbare und verhältnismäßige Gebührenhöhe dar, da hier die tatsächlichen, individuellen Merkmale angesetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Ein sechsstelliger Mehrertrag erwartet. Eine genaue Berechnung in die Zukunft ist aufgrund der unterschiedlichen Antragstellung (1 bis 10 Transporte je Antrag) nicht umsetzbar.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

keine