Verwaltungsgericht Köln, 21 K 4871/22

Datum:	11.01.2023
Gericht:	Verwaltungsgericht Köln
Spruchkörper:	21. Kammer
Entscheidungsart:	Urteil
Aktenzeichen:	21 K 4871/22
ECLI:	ECLI:DE:VGK:2023:0111.21K4871.22.00

Nachinstanz:	Oberverwaltungsgericht NRW, 11 A 300/23

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 120% des aufgrund des Urteils zu vollstreckenden Betrages abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 120% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Berufung wird zugelassen.

Tatbestand 1

Die Klägerin wendet sich gegen ihre Heranziehung zu Sondernutzungsgebühren. 2

Sie ist Anbieterin eines gewerblichen Verleihsystems für Elektrokleinstfahrzeuge im sogenannten Free-Floating-Modell. Dabei stellt sie E-Tretroller (im Folgenden einheitlich als E-Scooter bezeichnet) im öffentlichen Straßenraum ab, die – nach vorheriger Installation einer Applikation auf dem Smartphone sowie Eröffnung eines Benutzerkontos – von jedermann angemietet und anschließend für maximal 60 Minuten benutzt werden können. Nach der Benutzung müssen die E-Scooter wieder im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden, wo sie für die Anmietung durch neue Nutzer bereitstehen. Die Entgelte für die Nutzung der E-Scooter der Klägerin betragen derzeit 1,00 Euro für das Entsperren eines Fahrzeugs sowie anschließend 0,19 Euro pro Minute. Nach den Allgemeinen 3

Geschäftsbedingungen der Klägerin sind die Nutzer u. a. verpflichtet, das Fahrzeug nach der Benutzung ordnungsgemäß und unter Berücksichtigung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sowie der lokalen Vorschriften der jeweiligen Stadt auf öffentlichen Flächen zu parken.

Am 5. Mai 2022 beschloss der Rat der Beklagten die 6. Satzung zur Änderung der Sondernutzungssatzung, die am 27. Juni 2022 bekanntgemacht wurde. Mit der Änderungssatzung wurde in Sondernutzungssatzung der Beklagten folgender § 15 in die Sondernutzungssatzung eingefügt: 4

„Sharingangebote aus dem Mobilitätssektor (wie zum Beispiel E-Scooter, E-Roller und Leihfahrräder), die im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt werden, können, insbesondere um die Beeinträchtigung des öffentlichen Straßenraums zu begrenzen, durch Kontingente und durch die Begrenzung der Anzahl der Anbietenden beschränkt werden. Die Kontingente können sich auch auf einen in der Sondernutzungserlaubnis definierten räumlichen Bereich der Stadt Köln beziehen.“ 5

Ferner wurden der Sondernutzungssatzung der Beklagten folgende Tarifnummern hinzugefügt: 6

„Tarif-Nr. 21 „Gewerbliche Nutzung zu Mobilitätszwecken“ 7

Tarif-Nr. 21.1 „Verleihsysteme für Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) und E-Roller“ Fahrzeug/Jahr 85,00 bis 130,00 Euro 8

Tarif-Nr. 21.2 „Verleihsysteme für Leihfahrräder, Leih-Lastenräder und Ähnliches“ Fahrzeug/Jahr 10,00 Euro 9

Tarif-Nr. 21.3 „Carsharing stationsbasiert (ausgenommen Stellplätze für Elektroautos)“ Stellplatz/Monat 30,00 bis 120,00 Euro.“ 10

In der Beschlussvorlage zur Ratssitzung heißt es zur Tarif-Nr. 21.1 u. a.: 11

„Entsprechend dem Ratsbeschluss vom 09.11.2021 zu AN/2271/2021 wird eine neue Tarifstelle eingefügt. Bei der Gebührenermittlung für einen neuen Gebührentatbestand muss das sonstige Gebührengefüge der Sondernutzungssatzung zugrunde gelegt werden. Hierbei kommt der Vergleich mit anderen Nutzungen, eine Bewertung der Einschränkung des Gemeingebrauchs und des wirtschaftlichen Vorteils der Erlaubnisnehmenden zum Tragen. Zu berücksichtigen ist auch das öffentliche Interesse an der Nutzung der Fahrzeuge als Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Das Abstellen der Fahrzeuge in Außenbezirken ist für die Anbietenden weniger attraktiv, wohingegen das Allgemeininteresse hier wesentlich höher zu bewerten ist. Es wird daher eine Rahmengebühr vorgesehen, mit der flexibel auf örtliche Festlegungen zu vorgesehenen Zonierungen reagiert werden kann.“ 12

Zu Tarif-Nr. 21.2 heißt es in der Beschlussvorlage u. a.: 13

„Eine zonale Beschränkung ist hier zurzeit nicht vorgesehen, so dass keine Festlegung eines Gebührenrahmens erfolgt. Unter Berücksichtigung dessen, dass der Gemeingebrauch wesentlich weniger eingeschränkt wird, der wirtschaftliche Vorteil als geringer anzusehen ist und die Nutzung weitestgehend der Nutzung privater Fahrräder entspricht und damit einen noch größeren Anteil an der Mobilitätswende hat, ist die zu erhebende Gebühr wesentlich geringer anzusetzen.“ 14

Am 22. Juli 2022 beantragte die Klägerin die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für die Inanspruchnahme öffentlichen Straßenlandes durch den Betrieb eines gewerblichen Verleihsystems für E-Scooter bis zum 31. Dezember 2022. Mit Bescheid vom 29. Juli 2022 erteilte ihr die Beklagte eine bis zum 31. Dezember 2022 befristete Sondernutzungserlaubnis für die Inanspruchnahme öffentlichen Straßenlandes durch den Betrieb eines gewerblichen Verleihsystems für insgesamt 3.300 E-Scooter, verteilt auf vier auf einem als Anlage beigefügten Lageplan definierten Zonen: 600 Fahrzeuge in den Zonen 1 und 2, 1.650 Fahrzeuge in der Zone 3 sowie 1.050 Fahrzeuge in der Zone 4. 15

Die Erlaubnis enthält u. a. folgende Nebenbestimmungen: 16

- 1. Das Aufstellen und die Benutzung der Mietfahrzeuge erfolgt nach den Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den in den Anlagen 2, 3 und 4 definierten Zonen, konkretisiert durch die von der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, bereitgestellten georeferenzierten Daten. 17 18
- 2. Bei der Ausbringung der Mietfahrzeuge dürfen die hierbei genutzten Fahrzeuge nicht mit laufendem Motor oder in zweiter Reihe abgestellt werden. Es sind die Regeln der StVO einzuhalten. (...) 19
- 5. Pro Standort dürfen maximal 5 Fahrzeuge von Ihnen ausgebracht und abgestellt werden. 20 21
- 6. Die Standorte müssen mindestens 50 m voneinander entfernt liegen. 22
- 7. In den in Anlage 3 gekennzeichneten Abstellverbotszonen dürfen keine Mietfahrzeuge abgestellt werden. Die Einhaltung der Zonierung muss anhand der von der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, bereitgestellten georeferenzierten Daten digital gewährleistet werden. 23
- 8. In der in Anlage 4 gekennzeichneten Stationszone dürfen Mietfahrzeuge nur an den ausgewiesenen Stationen abgestellt werden. Die Einhaltung der Zonierung muss anhand der von der Stadt, Amt für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, bereitgestellten georeferenzierten Daten digital gewährleistet werden. (...) 24
- 10. Es muss gewährleistet werden, dass die Mietfahrzeuge ausschließlich so abgestellt werden, dass sie Dritte weder gefährden noch behindern und die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. (...) 25 26
- 12. Es muss sichergestellt werden, dass Nutzer*innen nach Beendigung einer Fahrt das ordnungsgemäße Abstellen des Fahrzeugs mit einem Foto von dem genutzten Fahrzeug dokumentieren. 27 28
- 13. Darüber hinaus müssen bei der Ausbringung und beim Abstellen der Mietfahrzeuge durch Sie als Erlaubnisnehmerin und/oder die Nutzer*innen folgende Bereiche jederzeit von E-Scootern freigehalten werden: 29

a) Radwege 30

31

b) Gemeinsame Rad-/Gehwege

c) Querungshilfen (z. B. Zebrastreifen, bauliche, Fußgängerüberwege, Ampelanlagen) 32

d) Bodenindikatoren für Menschen mi Behinderung 33

e) Feuerwehrzufahrten, -aufstellungsflächen und –bewegungszonen 34

f) Rettungswege 35

g) Einfahrten 36

h) Gleisbereiche und Warteflächen des ÖPNV 37

i) ein Streifen von jeweils 0,6 m links und rechts zu den Anlagen nach den Buchstaben d.-h. 38

j) Flächen von 5 m vor und hinter Kreuzungen, Einmündungen, Querungshilfen, Fahrstühlen, Lichtzeichenanlagen 39

k) Flächen 5 m vor und hinter Werbeanlagen (wie Litfaßsäulen und City-Light-Poster) 40

- 14. Darüber hinaus ist neben der Ausbringung in den Abstellverbotszonen (Anlage 3) in folgenden Bereichen weder das Ausbringen noch der Beginn oder die Beendigung des Mietvorgangs erlaubt: 41 42

a) in Park- und Grünanlagen 43

b) in Fußgängerzonen 44

c) in Wald-, Natur- und Landschaftsschutzgebieten 45

d) auf Spielplätzen 46

e) auf Friedhöfen 47

f) auf den Rheinbrücken 48

g) auf unbefestigten Rheinuferflächen 49

- 19. Nach den Vorgaben dieser Sondernutzungserlaubnis regelwidrig und/oder ordnungswidrig abgestellte Mietfahrzeuge müssen unverzüglich nach Bekanntwerden des Verstoßes an einen zulässigen Standort versetzt, aus dem öffentlichen Straßenland entfernt oder in einen verkehrssicheren, betriebs- bzw. fahrbereiten Zustand versetzt werden. 50 51

Hinsichtlich des weiteren Inhalts der Sondernutzungserlaubnis, insbesondere der darin enthaltenen Nebenbestimmungen, wird auf die beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten Bezug genommen. 52

53

Mit dem Bescheid setzte die Beklagte weiterhin eine Sondernutzungsgebühr in Höhe von 130,00 Euro pro Fahrzeug in den Zonen 1 und 2, 110,00 Euro in der Zone 3 sowie 85,00 Euro in der Zone 4 fest, insgesamt 348.750,00 Euro. Sie begründete die Festsetzung damit, dass die Zonen 1 und 2 im unmittelbaren Innenstadtbereich lägen, in dem die Nutzungsfrequentierung am höchsten und wegen der engen Straßenverhältnisse die größte Einschränkung des Gemeingebrauchs zu verzeichnen sei. Es komme daher der Höchstbetrag des Gebührenrahmens zur Anwendung. Die Zone 3 sei unter Beachtung der vorgenannten Kriterien in einen mittleren Bereich des Gebührenrahmens einzustufen. Weil die Zone 4 im äußersten Bereich des Stadtgebietes liege, in dem die geringste Frequentierung unterstellt werden könne und das Platzangebot im öffentlichen Straßenland verglichen mit den Zonen 3 und 4 größer sei, werde hier eine Gebühr im untersten Bereich des Gebührenrahmens festgesetzt.

Die Klägerin hat am 26. August 2022 Klage erhoben. 54

Sie trägt zur Begründung ihrer Klage Folgendes vor: 55

Schon die der Gebührenfestsetzung zugrunde liegende Gebührenregelung in der Sondernutzungssatzung der Beklagten sei rechtswidrig und damit unwirksam. Es sei widersprüchlich, wenn sie Beklagte vortrage, sie habe sich an den Gebühren der Tarifstelle 2.1 orientiert, denn diese würden pro Quadratmeter bemessen, die hier streitgegenständlichen Gebühren jedoch pro Fahrzeug. Die Orientierung am „angefangenen Quadratmeter“ sei nicht zwingend, wie schon der Wortlaut des – im Übrigen ebenfalls nicht zwingenden - § 9 Abs. 2 der Sondernutzungssatzung („soweit im Gebührentarif nichts anderes bestimmt ist“) zeige. Die Regelung verstoße ferner gegen den allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 des Grundgesetzes, denn die Tarifstelle Nr. 21.1 stehe zu den übrigen Tarifstellen nicht in einem ausgewogenen Verhältnis. Wenngleich es sich bei den in Tarifstelle Nr. 21.1 genannten Leihfahrrädern und Leihlastenrädern ebenfalls um zweirädrige, einspurige Fahrzeuge handle, lägen die für diese festgesetzten Gebühren um das 8,5 bis 13-fache unter den Gebühren für E-Scooter. Die in der Ratsvorlage enthaltene Begründung für diese Differenz sei unrichtig. E-Scooter unterlägen kraft Gesetzes denselben Regeln für das Abstellen wie Fahrräder, nähmen dabei aber weniger Raum ein als Fahrräder, die zudem in geringerer Zahl im Einsatz seien. Erst Recht gelte dies für Lastenräder. Im Übrigen sähen beide Tarifstellen ein stationsloses Abstellen vor. Die umfangreichen Nebenbestimmungen in der Sondernutzungserlaubnis minimierten die Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs zudem. Erfahrungen aus der Zeit vor Juli 2022 könnten daher keine taugliche Grundlage für eine Gebührendifferenzierung bilden. Ergänzend komme hinzu, dass empirische Daten zu etwaigen Problemen nur dann einen Vergleich zuließen, wenn sie in Relation zu der Anzahl der jeweils vorhandenen Fahrzeuge gesetzt würden, was die Beklagte jedoch nicht tue. Dass die Beklagte in der Sondernutzungserlaubnis für das Jahr 2023 keine neuen Nebenbestimmungen aufgenommen habe, deute daraufhin, dass die Beeinträchtigungen tatsächlich nicht (mehr) in dem von der Beklagten behaupteten Maße existierten. Der wirtschaftliche Vorteil des Betriebs von Verleihsystemen für Leihfahrräder und Leihlastenrädern sei nicht geringer als bei E-Scootern. Bei dem Betrieb von E-Scooter-Verleihsystemen handle es sich um ein Geschäftsfeld, das noch in der Entwicklung begriffen sei und bisher noch keine gesicherte Gewinnperspektive aufweise. Der vermeintliche größere wirtschaftliche Vorteil von E-Scootern könne auch nicht ohne Weiteres aus den Nutzungsentgelten abgeleitet werden, insbesondere da das Verleihsystem der Kölner Verkehrsbetriebe – anders als der Geschäftsbetrieb der Klägerin – mit öffentlichen Mitteln subventioniert werde. E-Scooter und Leihfahrräder leisteten einen vergleichbaren Beitrag zur Mobilitätswende; im Übrigen fehle es insoweit an einem sachlichen Bezug zur Straße, 56

weshalb die Frage, ob eine Sondernutzung einen „Beitrag zur Mobilitätswende“ leiste, bei der Bemessung von Sondernutzungsgebühren nicht berücksichtigt werden dürfe. Die Annahmen der Beklagten zur vermeintlich gesundheitsfördernden Wirkung von der Ersetzung von Autofahrten durch Leihfahrräder entzögen sich zudem jeglicher empirischer Überprüfung, zumal die Beklagte selbst schlicht auf die Erfahrungen ihrer Mitarbeiter abstelle. Im Gegenteil belegten Gutachten über die verkehrliche Wirkung von E-Scootern, dass diese sehr wohl einen Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs leisteten. Dies müsse besonders für das Stadtgebiet der Beklagten gelten, denn der Aktionsradius und die Möglichkeiten zur – auch nicht-stationsgebundenen Nutzung – in den Außenbezirken seien bei E-Scootern deutlich größer als bei Leihfahrrädern. Es sei zudem zirkelschlüssig, wenn die Beklagte die Attraktivität von E-Scootern durch außerordentlich hohe Sondernutzungsgebühren, die sich anschließend in höheren Preisen niederschlügen, selbst untergrabe. Ein Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz ergebe sich auch im Vergleich mit den in Tarifstelle Nr. 21.3 geregelten Carsharing-Angeboten im stationsbasierten Betrieb. Es sei widersprüchlich, wenn Elektroautos Gebührenfreiheit genössen, während ebenfalls elektrisch betriebene E-Scooter – deren ökologischer Fußabdruck noch geringer sei als der von Elektroautos – mit besonders hohen Gebühren belegt würden, zumal die Elektroautos zusätzlich noch einen reservierten Stellplatz erhielten. Auch die Gebühren für Carsharing-Autos mit Verbrennermotor seien – hochgerechnet auf den jeweiligen Flächenverbrauch – geringer als die für E-Scooter, wofür kein sachlicher Grund erkennbar sei. Dass die Beklagte angibt, sich an den Parkgebühren für das Langzeitparken von 150 Euro pro Monat orientiert zu haben, ist nicht nachvollziehbar, denn die Sondernutzungsgebühr liege mit 30 bis 120 Euro pro Monat deutlich darunter. Die Tarifstelle Nr. 21.1 verstoße ferner gegen das Äquivalenzprinzip. Das zeige schon ein Vergleich mit den entsprechenden Gebührensätzen in anderen nordrhein-westfälischen Städten. Selbst die nach Kenntnisstand der Klägerin bundesweit zweithöchsten Sondernutzungsgebühren, die von der Landeshauptstadt Düsseldorf vorgesehen sind, lägen bei weniger als der Hälfte der Gebühren der Beklagten, nämlich bei 30,00 bis 50,00 Euro pro Fahrzeug. Die Gebühr verstoße ferner gegen § 30 Abs. 2 und 3 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW), denn sie entfalte eine verhindernde Wirkung im Hinblick auf Elektrokleinstfahrzeuge. Dies sei auch offenbar das Ziel der Beklagten, die sich zur Begründung der Gebührenhöhe widersprüchlicher Argumente bediene. Die Beklagte handle zudem in Widerspruch zur Handlungsempfehlung des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, laut der die Kommunen das Angebot stationsloser Verleihsysteme durch möglichst geringe Sondernutzungsgebühren fördern sollten. Die Beklagte bewirke hingegen eine Verhinderung von stationslosen Verleihsystemen; so habe sich ein Anbieter kurz nach Änderung der Sondernutzungssatzung aus dem Stadtgebiet zurückgezogen. Auch die jahresweise Festsetzung der Gebühren sei rechtswidrig und damit unwirksam. Es sei unverhältnismäßig, Gebühren für das gesamte Jahr 2022 zu erheben, obwohl die Sondernutzungserlaubnis erst Ende Juli ergangen sei, zumal es sich hier nicht um Bagatellbeträge, sondern um Sondernutzungsgebühren in Höhe von mehreren Hunderttausend Euro handle. Für die Erreichung des Zwecks einer verlässlichen Präsenz der Fahrzeuge sei die Jahresgebühr ungeeignet; hier hätte die Beklagte eine entsprechende Regelung in der Sondernutzungserlaubnis vorsehen müssen, was sie jedoch aber gerade unterlassen habe. Schließlich sei die Festsetzung der Gebühren im Einzelfall rechtswidrig erfolgt, weil die Beklagte bei der konkreten Ausfüllung des Gebührenrahmens wesentliche Aspekte außer Betracht gelassen habe. Die Tarifstelle Nr. 21.1 nenne neben E-Scootern auch die wesentlich schnelleren und größeren E-Roller. Es sei unverhältnismäßig, wenn die Beklagte den Gebührenrahmen im Falle der kleineren E-Scooter voll ausschöpfe. Wenn die Beklagte nunmehr vortrage, die Auswirkungen der E-Roller auf den Gemeingebrauch seien deutlich geringer als die von E-Scootern, zeige dies allenfalls umso

mehr auf, dass eine Gleichbehandlung dieser Fahrzeuge unzulässig sei. Zudem sei es widersprüchlich, wenn die Beklagte hinsichtlich der befürchteten Auswirkungen der E-Roller allein auf die normativen Vorgaben, bei den E-Scootern aber auf die tatsächlichen Verhältnisse abstelle. Auch E-Scooter müssten nach der Rechtslage so abgestellt werden, dass sie keine Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs erzeugen. Wenn die geltenden Rechtsvorschriften für E-Scooter und Fahrräder im Verhältnis zu jenen für E-Motorroller derartig unzureichend wären, wie es die Beklagte hier darstelle, würde dies dies im Übrigen die von der Beklagten angeführte Rechtfertigung der geringen Gebührenhöhe für Fahrräder zusätzlich in Zweifel ziehen.

Die Klägerin beantragt, 57

den Bescheid der Beklagten vom 29. Juli 2022 (Az.: 62.31.01.A.24369.2022) aufzuheben, soweit darin Sondernutzungsgebühren in Höhe von 348.750,00 EUR festgesetzt werden. 58

Die Beklagte beantragt, 59

die Klage abzuweisen. 60

Sie verweist zur Begründung auf die Begründung des angegriffenen Bescheids und trägt ergänzend vor, die streitgegenständliche Gebühr verstoße nicht gegen das Äquivalenzprinzip. Die Höhe der Gebühr sei – im Einklang mit der bisherigen Praxis der Beklagten seit Inkrafttreten der Sondernutzungssatzung im Jahr 1986 – unter Heranziehung eines vom Städte- und Gemeindebundes des Landes Nordrhein-Westfalen entwickelten Punktesystems ermittelt worden, das seitdem stets im Rahmen der Steigerung des Verbraucherpreisindexes angepasst worden sei. Bei neu eingeführten Gebührentatbeständen werde dieses System nach wie vor herangezogen, indem neue Sondernutzungen den bereits vorhandenen, vergleichbaren Gebührentarifen gegenübergestellt würden. Das genannte Punktesystem sehe eine Punktebewertung nach folgenden Kriterien vor: Einwirkungen auf die Straße, Einwirkungen auf den Gemeingebrauch, Umfang des wirtschaftlichen Interesses des Antragstellers und schließlich (abzüglich, d. h. zugunsten der Gebührenschuldner) die Bewertung des Allgemeininteresses an der jeweiligen Sondernutzung. 61

Als Vergleichsmaßstab für die Sondernutzung durch die Klägerin sei dabei die Tarif-Nr. 2.1 „Verkauf ohne festen Standort mit Verkaufswagen“ herangezogen worden, da es sich auch beim Free-Floating-Modell der Klägerin um kommerzielle Miet-/Verkaufsangebote ohne festen Standort handle. Dies entspreche auch der rechtlichen Einordnung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf die insoweit vergleichbaren im öffentlichen Straßenraum abgestellten Mietfahrräder. Eine entsprechende Anwendung der Tarif- Nr. 2.1 auf E-Scooter ergebe eine Jahresgebühr von 153,60 Euro pro Jahr und Fahrzeug; eine entsprechende Anwendung der Tarif-Nr. 2.2 „Verkauf ohne festen Standort ohne Verkaufswagen, z. B. Bauchladen“ einen noch höheren Betrag. Im Vergleich hierzu sei die in Tarif-Nr. 21.1 festgesetzte Rahmengebühr in Höhe von 85,00 bis 130,00 Euro pro Fahrzeug pro Jahr – also umgerechnet 7,08 bis 10,83 Euro pro Fahrzeug pro Monat – adäquat. 62

Während die Einwirkungen von E-Scootern auf die Straße als gering einzustufen seien, seien die Einwirkungen auf den Gemeingebrauch ganz erheblich. Durch die abgestellten E-Scooter gehe öffentlicher Raum zum Abstellen privater Fahrräder verloren; das Ausmaß der Behinderung des ruhenden wie des fließenden Verkehrs sei angesichts der Möglichkeit, die Abstellplätze frei zu wählen, im Vorhinein nicht genau abzuschätzen und behördlich kaum überprüfbar. Insbesondere nicht ordnungsgemäß auf Fuß- und Radwegen abgestellte oder 63

umgefallene E-Scooter erschwerten die Fortbewegung zu Fuß erheblich bzw. machten diese unmöglich, wie auch die der Beklagten vorliegende Beschwerdelage zeige.

Dem Maß der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs solle durch die Nebenbestimmungen des angegriffenen Bescheids begegnet werden. Diese dienten dazu, die Erteilungsvoraussetzungen der Sondernutzungserlaubnis herzustellen. Mit den Nebenbestimmungen gehe hingegen eine gebührenrechtlich bedeutsame Reduzierung der Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs nicht einher. 64

Das bei der Bemessung der Gebühren zu berücksichtigende wirtschaftliche Interesse der Klägerin sei enorm. Die auf den Monat umgerechnete Sondernutzungsgebühr von 7,08 bis 10,83 Euro pro Fahrzeug entspreche dem Gegenwert von ca. 3 bis 4 Fahrten pro Monat, wenn man hierfür die durchschnittlichen Fahrtdauern und –distanzen der Klägerin heranziehe. Insgesamt habe die Klägerin 2,2 Millionen Fahrten mit 4.000 Fahrzeugen registriert. Das wirtschaftliche Interesse des Mietsystems der Klägerin sei dem Tatbestand „Verkauf ohne festen Standort mit Verkaufswagen“ vergleichbar. Insbesondere beruhe das Geschäftsmodell der Klägerin gerade darauf, dass keine Geschäftsfläche angemietet werden müsse, sondern die ganz wesentlichen Teile der Geschäftstätigkeit in das öffentliche Straßenland verlagert würden. 65

Die Einteilung des Stadtgebietes in Zonen sei erfolgt, um unterschiedlichen örtlichen und sonstigen Gegebenheiten angemessen zu begegnen. Die Einwirkungen auf den (Fuß)Verkehr und das wirtschaftliche Interesse der Klägerin sei in der engen Innenstadt mit belebten Straßen und großem Publikumsandrang höher zu bewerten als in den städtischen Randbezirken mit geringerer Verkehrsauslastung. Auch ersetzten die in der Innenstadt getätigten Fahrten seltener den motorisierten Individualverkehr und leisteten damit einen geringeren Beitrag zur Mobilitätswende. So ersetzten laut einer Umfrage der Klägerin in Deutschland nur 12 Prozent der E-Scooter-Fahrten Autofahrten, laut Untersuchungen der Unfallforschung der Versicherer in Berlin und Dresden nur 5,5 Prozent der Fahrten. 66

Werde das Äquivalenzprinzip somit beachtet, so komme es nicht darauf an, ob das Geschäftsmodell der Klägerin aufgrund der Gebühren wirtschaftlich unrentabel werde. Es sei nicht Aufgabe der Gestaltung von Sondernutzungsgebühren, nicht marktgerechtes Wirtschaftshandeln zu unterstützen. Ob § 30 Abs. 3 FaNaG ein „Erdrosselungsverbot“ beinhalte, könne dahinstehen, weil die Gebühren eine solche Wirkung nicht entfalteten. Der Verweis auf den Rückzug zweier Konkurrenten der Klägerin könne die erdrosselnde Wirkung nicht belegen. Soweit die Konkurrentin der Klägerin „dott“ ihren Geschäftsbetrieb auf dem Gebiet der Beklagten eingestellt habe, so habe dies laut deren Angaben primär an der großen Anzahl an Konkurrenzunternehmen und nachgeordnet der Kombination aus den „hohen“ Gebühren und starkem Wettbewerb gelegen. Zudem habe die Konkurrentin ihren Geschäftsbetrieb zunächst nur für das Jahr 2022 eingestellt und perspektivisch eine Zusammenarbeit mit der Beklagten angekündigt. Der Anbieter „Bird“ habe sich hingegen nicht lediglich aus dem Gebiet der Beklagten, sondern zugleich aus ganz Deutschland, Nordwegen und Schweden zurückgezogen. Zur Begründung habe das Unternehmen angeführt, das Angebot sei mit hohen Kosten verbunden und es fehle an den rechtlichen Rahmenbedingungen, wodurch es zu einem Überangebot an Verleihern und Fahrzeugen, überfüllten Straßen und einer häufig wechselnden Anzahl an Wettbewerbern komme. Um darzulegen, dass die Sondernutzungsgebühr die Rentabilität des Geschäfts unmöglich mache, müsse die Klägerin entsprechende Geschäftszahlen beibringen. 67

Die Gebühren verstießen nicht gegen den Gleichheitssatz und das gebührenrechtliche Gebot der Abgabengleichheit. Die Gebührenhöhe für Verleihsysteme für Fahrräder, Lastenräder und 68

Ähnliches sei nach den gleichen Kriterien und unter Heranziehung der gleichen Tarifstelle für „Verkauf ohne festen Standort mit Verkaufswagen“ bestimmt worden wie im Falle der E-Scooter. Allerdings sei im Fall von Fahrrädern und Lastenrädern das Allgemeininteresse deutlich höher gewichtet worden. Leihfahrräder würden häufiger für längere Strecken auch unter gesundheitsfördernder sportlicher Betätigung eingesetzt und ersetzten nach den Erfahrungen der städtischen Mitarbeiter häufig den MIV, der für Fahrten zu und von der Arbeit sowie für Erledigungen wie Einkäufe anfalle, da der vielfach mitgeführte Korb/Behälter zum Verstauen der Besorgungen geeignet sei. Auch böten die Kölner Verkehrsbetriebe und die Deutsche Bahn eine 30minütige kostenlose Nutzung ihrer Fahrräder im Anschluss an die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs an. Diese Angebote stellten eine besonders attraktive Möglichkeit dar, die sogenannte „letzte Meile“ zurück zu legen und leisteten dadurch einen erheblichen Beitrag zur Mobilitätswende. Diese Erwägungen hätten einen Bezug zur Aufteilung und Nutzung des öffentlichen Straßenraumes; die Beklagte dürfe Angebote, die sich zur Erreichung des Ziels einer Reduzierung des MIV als am besten geeignet erwiesen, weniger stark belasten. Ferner gingen von Leihfahrrädern wesentlich weniger Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs aus; es fänden so gut wie keine ungeordneten Abstellvorgänge im öffentlichen Straßenland statt.

Die Privilegierung des Fahrrads sei überdies auch vom Gesetzgeber des FaNaG NRW gewollt. Sowohl in der Gesetzesentstehungsgeschichte (Initiative „Aufbruch Fahrrad“), in der Bezeichnung bzw. Namensgebung des Gesetzes als auch in der Präambel enthalte das FaNaG NRW eine Bedeutungsskala hinsichtlich der Formen der Nahmobilität. Dabei stehe das Fahrrad an erster Stelle, gefolgt vom Fußverkehr und dann von weiteren Verkehrsarten wie bspw. E-Scootern. 69

Die Gebühren für stationsbasiertes Carsharing beruhten auf § 18a StrWG NRW. Die entsprechende Gebührenhöhe berücksichtige, dass bei der Zurverfügungstellung eines öffentlichen Parkplatzes zur privaten Nutzung für die Nutzenden mindestens der wirtschaftliche Vorteil besteht, dass die zu erhebenden Parkgebühren eingespart werden. Diese betrügen für stadtweit 12.700 Langzeitparkflächen derzeit rund 150,00 Euro pro Monat. Stationsbasierte Carsharingangebote zeitigten, weil sie nicht im Free-Floating-Modell operierten, weniger Auswirkungen auf den Gemeingebrauch. Hinzu komme, dass für das Abstellen von PKW Regeln nach der Straßenverkehrsordnung bestünden. Der wirtschaftliche Vorteil der Betreiber werde durch das öffentliche Interesse aufgewogen, denn Carsharing-Angebote trügen maßgeblich zur Reduzierung des MIV bei. Zwar würden auf den ersten Blick nur Autofahrten durch Autofahrten ersetzt; Carsharing trage jedoch dazu bei, die Anzahl privat gehaltener PKW zu reduzieren und dadurch das öffentliche Straßenland zu entlasten. 70

Der jährliche Bemessungszeitraum stehe in Einklang mit § 9 Abs. 3 der Sondernutzungssatzung. Bei einer monatlichen Gebührenfestsetzung sei eine monatliche Änderung der Flottengröße möglich und gehe mit großen Erschwernissen und umfangreichem Überprüfungsumfang auf Seiten der Beklagten einher. Zudem sei – unter Berücksichtigung des Gesichtspunkts der Förderung der Nahmobilität – eine gewisse Verlässlichkeit erforderlich, so dass die Fahrzeuge stets präsent sein müssten und nicht nur in den lukrativen Monaten zur Verfügung stehen dürften. 71

Der Gebührenbescheid sei auch nicht deshalb rechtswidrig, weil die Beklagte die konkrete Gebührenhöhe lediglich unter Berücksichtigung der Zonierung und nicht auch unter Berücksichtigung des Unterschiedes zu E-Motorrollern festgelegt habe. Zwar sei zutreffend, dass Elektrokleinstfahrzeuge weniger Fläche beanspruchten als Motrorroller, es greife aber zu kurz, lediglich auf den Flächenverbrauch abzustellen. Der Flächenverbrauch der 72

Motorroller werde zugunsten des Gemeingebrauchs dadurch aufgewogen, dass für das Abstellen der Motorroller die Regeln der Straßenverkehrsordnung gälten, wodurch etwa das Parken auf Gehwegen ausgeschlossen werde. In der Folge fielen die Beeinträchtigungen für Zufußgehende durch E-Motorroller im Vergleich zu Elektrokleinstfahrzeugen viel geringer aus.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte und der beigezogenen Verwaltungsvorgänge der Beklagten Bezug genommen. 73

Entscheidungsgründe 74

Die Klage ist zulässig, aber unbegründet. 75

Die Klage ist zulässig, insbesondere ist sie als Anfechtungsklage i. S. v. § 42 Abs. 1, 1. Alt. VwGO statthaft. Die im streitgegenständlichen Bescheid enthaltene Gebührenfestsetzung ist selbständig anfechtbar. 76

Die Klage ist unbegründet. Die Festsetzung der Sondernutzungsgebühren in Höhe von 348.750,00 Euro ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO. 77

Ermächtigungsgrundlage für die Gebührenfestsetzung ist § 9 der Sondernutzungssatzung i. V. m. Tarif-Nr. 21.1 des Gebührentarifs der Sondernutzungssatzung i. V. m. § 19a Abs. 1 Satz 1 des Straßen- und Wegegesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW). Nach letztgenannter Vorschrift können Gemeinden für die Sondernutzung von Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen Gebühren erheben. Gemäß § 19a Abs. 2 Satz 1 StrWG NRW können sie dies nur aufgrund von Satzungen. Bei der Bemessung der Gebühren sind gemäß § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen. 78

Die formellen Voraussetzungen der Vorschrift sind erfüllt: Die Beklagte ist gemäß § 19a Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 47 Abs. 1 StrWG NRW Trägerin der Straßenbaulast für die im Bescheid vom 29. Juli 2022 genannten öffentlichen Straßen. Auch ist die Festsetzung der Gebühren gemäß § 19a Abs. 2 Satz 1 StrWG NRW auf Grundlage einer Satzung erfolgt, namentlich der Satzung der Stadt Köln über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen – Sondernutzungssatzung – vom 13. Februar 1998 in der Form der 6. Änderungssatzung vom 14. Juni 2022. 79

Diese Änderungssatzung ist formell rechtmäßig ergangen; insbesondere ist sie ordnungsgemäß bekanntgemacht worden. Gemäß § 7 Abs. 4 Satz 1 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen sind Satzungen – hierzu zählen auch Änderungen bestehender Satzungen – öffentlich bekanntzumachen. Wählt die Gemeinde die Möglichkeit der Bereitstellung im Internet, § 4 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 Satz 1 der Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht (BekanntmVO), so ist die Internetadresse in der Hauptsatzung anzugeben, § 4 Abs. 2 Satz 2, letzter Hs. BekanntmVO. Gemäß § 8 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Köln vom 10. Februar 2009 in der maßgeblichen Fassung der 27. Satzung zur Änderung der Hauptsatzung der Stadt Köln vom 4. April 2022 erfolgen öffentliche Bekanntmachungen durch Bereitstellung des digitalisierten Dokuments unter www.stadt-koeln.de/Bekanntmachungen. 80

81

Die Beklagte hat die Änderungssatzung nach diesen Maßgaben ordnungsgemäß bekanntgemacht. Zwar erfolgte die Bekanntmachung der Sondernutzungssatzung hier nicht unter der URL „www.stadt-koeln.de/Bekanntmachungen“ (wie in der Hauptsatzung vorgesehen) sondern unter der URL www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/bekanntmachungen/. Dies ist jedoch ohne Belang: Wie das Gericht im Rahmen der mündlichen Verhandlung festgestellt hat, wird ein Internetnutzer, der im PDF-Dokument der Hauptsatzung auf die URL „www.stadt-koeln.de/Bekanntmachungen“ klickt oder diese URL in das Browser-Adressfenster eingibt, nämlich automatisch auf die Internetseite https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/bekanntmachungen/ umgeleitet; dort sind die konkreten öffentlichen Bekanntmachungen der Beklagten über einen weiteren Link „Öffentliche Bekanntmachungen“ unter der URL https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/bekanntmachungen/oeffentliche-bekanntmachungen-2023 zugänglich. Dass die in der Hauptsatzung angegebene URL nicht identisch mit der URL der Seite ist, auf der die einzelnen Bekanntmachungen zu sehen sind, ist jedenfalls dann, wenn der Nutzer – wie hier – automatisch auf eine Seite weitergeleitet wird, auf der gut sichtbar ein Link zu den Bekanntmachungen enthalten ist, unbeachtlich. Es liegt in der Natur von Internetseiten und dient ihrer Übersichtlichkeit, dass nicht sämtliche auf Ihnen bereitgehaltenen Informationen auf ein und derselben Seite stehen, sondern der Nutzer erst durch das Anklicken (bzw. –tippen) von Links zur der von ihm gewünschten Information gelangt. Der Fall ist vergleichbar mit der Bekanntmachung in einer Zeitung – auch hier ist nicht erforderlich, dass die Hauptsatzung neben dem Namen der Zeitung zwingend auch die Seitenzahl angeben muss, auf der die Bekanntmachungen abgedruckt sind. Ebenso wenig bedarf es für eine wirksame Bekanntmachung per Aushang auf der Bekanntmachungstafel, dass die Hauptsatzung einen Lageplan des Rathauses mit genauer Bezeichnung der Lage der Bekanntmachungstafel enthält.

Die Satzung ist auch materiell rechtmäßig. 82

Die Qualifikation des Betriebs von „Verleihsystemen für Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) und E-Roller“ in Tarif-Nr. 21.1 der Satzung als Sondernutzung ist zutreffend. Dies folgt im konkreten Fall allerdings nicht bereits daraus, dass hier der Klägerin bestandskräftig eine Sondernutzungserlaubnis erteilt wurde. Zwar muss auch im Rahmen der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis geprüft werden, ob eine Sondernutzung vorliegt. Insoweit geht es jedoch nur um eine Vorfrage für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis, die nicht in Bestandskraft erwächst. In der Sache stellt jedoch der Betrieb von „Verleihsystemen für Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Scooter) und E-Roller“ eine Sondernutzung dar. Denn die Scooter bzw. Roller werden nicht vorwiegend zum Zwecke des Verkehrs, sondern in erster Linie zu dem Zweck im öffentlichen Straßenland aufgestellt, den Abschluss eines Mietvertrags zu bewirken. 83

Vgl. zu insoweit vergleichbaren Leihfahrrädern OVG NRW, Beschluss vom 20. November 2020 – 11 B 1459/20 –, juris, Rn. 35 ff.; VG Münster, Beschluss vom 9. Februar 2022 – 8 L 785/21 –, juris, Rn. 16; wohl zustimmend auch VG Berlin, Beschluss vom 1. August 2022 – 1 L 193/22 –, juris, Rn. 20. 84

Im Unterschied etwa zu Taxis oder Transportfahrzeugen von Paketdienstleistern sind die E-Scooter bzw. Roller auch nicht objektiv und gewollt jederzeit zur Fortbewegung bereit und in der Lage, sondern stehen deshalb im Straßenraum, um Mietverträge zustande zu bringen, aufgrund derer dann erst eine Entriegelung und Inbetriebnahme der Fahrzeuge erfolgen kann. 85

86

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 20. November 2020 – 11 B 1459/20 –, juris, Rn. 49. Im Ergebnis das Vorliegen einer Sondernutzung in einem (wohl) vergleichbaren Fall verneinend OVG B-B, Beschluss vom 26. Oktober 2022 – OVG 1 S 56/22 –, juris, Rn. 5 ff.

Die Bemessung des Gebührenrahmens beachtet die Grundsätze des § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW. Nach dieser Vorschrift sind bei der Bemessung der Sondernutzungsgebühren Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Gebührenschuldners zu berücksichtigen. 87

Die Regelung des § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW ist Ausdruck des im Gebührenrecht allgemein geltenden Äquivalenzprinzips. Nach diesem Äquivalenzprinzip als gebührenrechtlicher Ausprägung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes darf eine Sondernutzungsgebühr ihrer Höhe nach weder außer Verhältnis zum Ausmaß der mit der Sondernutzung verbundenen Beeinträchtigung der gemeingebräuchlichen Nutzungsmöglichkeiten noch außer Verhältnis zu dem mit der Straßennutzung verfolgten wirtschaftlichen Interesse stehen. 88

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 16. Juli 2018 – 11 A 226/17 –, juris, Rn. 31. 89

Dabei verbleibt dem Satzungsgeber ein weiter, verwaltungsgerichtlich nur begrenzt überprüfbarer Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum, welche individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen er einer Gebührenpflicht unterwerfen, welche Gebührenmaßstäbe und Gebührensätze er hierfür aufstellen und welche über die Kostendeckung hinausreichenden Zwecke, etwa einer begrenzten Verhaltenssteuerung in bestimmten Tätigkeitsbereichen, er mit einer Gebührenregelung anstreben will. 90

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 10. April 2019 – 9 B 3.19 –, juris, Rn. 7. 91

Dieser Gestaltungsspielraum wurzelt nicht zuletzt darin, dass es sich bei Sondernutzungsgebühren ihrer Rechtsnatur nach nicht um Benutzungsgebühren im eigentlichen Sinne handelt, sondern um eine besondere Form des öffentlich-rechtlichen Entgelts. Sie ist die Gegenleistung für die erlaubte Sondernutzung der Straße als Privileg des Erlaubnisnehmers unter gleichzeitiger Inkaufnahme, dass die anderen Verkehrsteilnehmer dadurch in ihrem Gemeingebrauch der Straße beeinträchtigt werden können. 92

Vgl. *Fickert*, Straßenrecht in Nordrhein-Westfalen, 3. Auflage 1989, § 19a StrWG, Rn. 3 93

In Ausschöpfung dieses Gestaltungsspielraums, der verwaltungsgerichtlich nur auf die Einhaltung der Grenzen des sachlich Vertretbaren geprüft werden kann, 94

vgl. OVG NRW, Beschluss vom 23. April 2004 – 11 A 2594/02 –, juris, Rn. 12, 95

kann der Satzungsgeber die Höhe der Gebühren neben den in § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW explizit genannten Bemessungsmaßstäben zusätzlich noch an anderen Kriterien ausrichten. Voraussetzung ist lediglich, dass diese Gesichtspunkte in einem sachlichen Zusammenhang mit dem Zweck der Satzungsermächtigung und dem Wesen der Sondernutzung stehen. 96

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 13. Mai 2009 – 11 A 4656/06 –, juris, Rn. 26; VG Düsseldorf, Beschluss vom 2. August 2019 – 16 L 1549/19 –, juris, Rn. 52; zum gleichlautenden § 8 Abs. 3 Satz 1 FStrG a. F. (jetzt § 8 Abs. 3 Satz 8 FStrG) BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – 7 C 5.87 –, juris, Rn. 10. 97

98

Dass die in § 19a StrWG NRW genannten Bemessungsmaßstäbe nicht abschließend sind, verdeutlicht bereits der Wortlaut der Vorschrift, nach dem diese „zu berücksichtigen“ sind, was die „Berücksichtigung“ auch anderer Gesichtspunkte gerade nicht ausschließt. Soweit der Gesetzgeber also die verfassungsmäßige Bestimmbarkeit der Gebühren gewährleisten wollte,

vgl. *Hengst/Majcherek*; StrWG NRW, 10. EL 2022, § 19a, Rn. 1, 99

wählte er hier eben nicht den Weg einer abschließenden Aufzählung, wie etwa in § 2 Abs. 1 der – bis 31. Dezember 2020 für Sondernutzungen an Bundesfernstraßen und an Landesstraßen im Land Nordrhein-Westfalen – mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten geltenden Sondernutzungsgebührenverordnung. 100

Dementsprechend hat der Rat der Beklagten – ausweislich der Beschlussvorlage seiner Sitzung vom 5. Mai 2022 – zulässigerweise neben der Einschränkung des Gemeingebrauchs und des wirtschaftlichen Interesses als weiteren Belang das öffentliche Interesse an der Nutzung der Fahrzeuge als Beitrag zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei der Bemessung der Gebührenhöhe berücksichtigt. Dieser Belang weist einen sachlichen Bezug zur Straße auf, denn die Reduzierung der Anzahl (privater) Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Parkplätzen sowie im Straßenverkehr zielt jedenfalls auch auf die Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des (verbleibenden) Straßenverkehrs. Weniger Kraftfahrzeuge verringern das Unfall- und Staurisiko und erhöhen die Kapazitäten des öffentlichen Straßenlandes zur Aufnahme anderer Verkehrsteilnehmer. 101

Vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – 7 C 5.87 -, juris, Rn. 12: Auswirkungen der Sondernutzung auf den fließenden Verkehr und durch das Verhalten unvorsichtiger Kunden. 102

Im Übrigen würde eine Fehlerhaftigkeit der Heranziehung des Belangs der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei der Bemessung der Gebührenhöhe allein dazu führen, dass die Klägerin höhere Gebühren zu entrichten hätte. Denn dieser Belang wurde von der Beklagten allein im Rahmen einer „Minderung“ der „eigentlich“ zu zahlenden Gebühr herangezogen. 103

Bei alldem ist es dem Satzungsgeber im Rahmen der Anwendung der genannten Kriterien schon aus Gründen der Kontinuität des Verwaltungshandelns (zumindest) unbenommen, an die bisherigen Regelungen der Sondernutzungssatzung anzuknüpfen, sofern es für diese Orientierung sachliche Gründe gibt und die Satzungsgeberin im Anschluss die Eigenheiten und Besonderheiten der neuartigen Nutzung berücksichtigt und insoweit eine eigenständige und an den Maßstäben des § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW ausgerichtete Entscheidung trifft. 104

Vgl. *Sauthoff*, Öffentliche Straßen, 3. Aufl. 2020, Rn. 433. 105

Gemessen an diesen vorgenannten Maßstäben ist die Gebührenregelung in der Sondernutzungssatzung der Beklagten nicht zu beanstanden. 106

Zunächst bestehen keine Bedenken dagegen, dass sich die Beklagte im Ausgangspunkt an den Sätzen der bereits existierenden Tarif-Nr. 2.1 „Verkauf ohne festen Standort mit Verkaufswagen“ orientiert hat. 107

Denn sachliche Gründe für die Heranziehung des Tatbestands „Verkauf ohne festen Standort mit Verkaufswagen“ als Referenz sind gegeben. Wie von der Beklagten richtigerweise 108

vorgetragen, weist dieser Gebührentatbestand angesichts der zitierten Rechtsprechung des OVG NRW zumindest eine gewisse Verwandtschaft mit der hier streitgegenständlichen Sondernutzung auf. In beiden Fällen wird öffentliches Straßenland zur Anbahnung von schuldrechtlichen Verträgen – im einen Fall Kauf-, im anderen Fall Mietverträgen – in Anspruch genommen. Gegen die Anlehnung an die bestehende Tarifstelle für Verkaufswagen spricht insbesondere nicht, dass E-Scooter im Gegensatz zu Verkaufswagen nur ein limitiertes Umsatzpotenzial hätten. Auch Verkäufer an mobilen Verkaufsständen können nur einen Verkaufsvorgang nach dem anderen abwickeln und nicht mehrere gleichzeitig. Zeitlich gesehen sind E-Scooter zudem sogar weniger limitiert als Verkaufswagen, denn anders als diese stehen E-Scooter tatsächlich nahezu 24 Stunden am Tag zum Betrieb zur Verfügung. Auch soweit E-Scooter außerhalb der reinen Betriebszeiten gewartet und aufgeladen werden müssen, ergibt sich kein substantieller Mehraufwand zu mobilen Verkaufsständen: Auch diese müssen gewartet werden und es müssen Waren nachgekauft werden. Im Übrigen kommt es auf eine exakte Vergleichbarkeit von mobilen Verkaufsständen und Verleihsystemen für Elektrokleinstfahrzeuge gerade nicht an, da sich die Beklagte eben nur im Ausgangspunkt an diesen orientiert, im Anschluss jedoch eine eigenständige Würdigung der Besonderheiten von Verleihsystemen für Elektrokleinstfahrzeuge angestellt hat.

Auch dass die Beklagte bei der Berechnung der Gebühren im Ausgangspunkt auch in Bezug auf E-Scooter von einem Mindestmaß der Inanspruchnahme von Straßenland von einem Quadratmeter ausgegangen ist, ist nicht zu beanstanden. Zum einen knüpft diese Annahme beanstandungsfrei an § 9 Abs. 2 der Sondernutzungssatzung an. Zum anderen mag die Grundfläche der Fahrzeuge (nur) stets einen halben Quadratmeter betragen; praktisch nehmen sie schon aufgrund ihrer Länge und länglichen Form einen Meter öffentlichen Straßenlandes in Anspruch. 109

Auch soweit die Beklagte im Rahmen des § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW in Bezug auf die durch die Sondernutzung hervorgerufenen Einschränkungen des Gemeingebrauchs zu dem Ergebnis gekommen ist, dass die Einwirkungen der Vermietung von E-Scootern im Free-Floating-System auf den Gemeingebrauch „ganz erheblich“ seien, ist hiergegen nichts zu erinnern. So hat die Beklagte im Hinblick auf die Kriterien der Einwirkung auf das Straßenland bzw. der Einschränkung des Gemeingebrauchs nachvollziehbar vorgetragen, dass es in großem Maße zu Behinderungen auf Fuß- und Radwegen durch nicht ordnungsgemäß abgestellte oder umgefallene E-Scooter komme und insoweit auf die ihr vorliegende Beschwerdelage verwiesen. Ausweislich einer im verwaltungsgerichtlichen Verfahren von der Beklagten vorgelegten Sachstandsmeldung ihres Amtes für nachhaltige Mobilitätsentwicklung, Nahmobilität und Verkehrssimulation, Radverkehr und Fahrradparken gab es im Jahr 2019 ab dem Beginn des Geschäfts mit E-Scooter-Vermietungen im Free Floating-System 73 und im gesamten Jahr 2020 173 Beschwerdemails, die an die Anbieter geschrieben oder weitergeleitet wurden, wobei die Gesamtzahl der Meldungen aus der Bürgerschaft noch höher sei. 80-90 % dieser Meldungen bezögen sich auf die Innenstadt. Die Beschwerden seien über alle Anbieter verteilt und in 2021 weiter gestiegen. 2022 hätten die konkreten Meldungen abgenommen, dafür die allgemeinen Beschwerden über E-Scooter in der Stadt zugenommen. Es sei auffällig, dass derartige Beschwerden bei Leihrädern kaum vorkämen. Sowohl bei der Ausbringung durch den Anbieter als auch beim Abstellen durch die Nutzer seien die Beschwerden und das draußen erkennbare Fehlverhalten bei E-Scootern signifikant höher als bei Leihrädern. Vor allem das achtlose abstellen eines E-Scooters komme deutlich häufiger vor als bei einem Leihrad. 110

Die Klägerin ist diesem Vortrag der Beklagten, die sich insoweit auf die täglichen Erfahrungen der Mitarbeiter ihres Ordnungsamtes stützen kann, nicht substantiiert entgegengetreten. Die 111

von der Beklagten beschriebenen Auswirkungen der Verleihsysteme auf den Gemeingebrauch sind der Kammer auch aus eigener Anschauung bekannt; das Gerichtsgebäude befindet sich an der westlichen Grenze zwischen den in der Sondernutzungserlaubnis festgelegten Zonen 1 und 2. Schließlich sind die Beeinträchtigungen des Gemeingebrauchs aufgrund der einschlägigen Berichterstattung in der Presse auch allgemeinkundig.

Bei alledem ist unbeachtlich, durch wen die genannten Belästigungen letztlich erfolgen, sei es durch die Betreiber selbst beim Aufstellen der Fahrzeuge, durch die Nutzer beim Abstellen der Fahrzeuge, oder durch Dritte durch Verstellen oder Umwerfen der abgestellten Fahrzeuge. Auch die letztgenannten Vorgänge sind den jeweiligen Betreibern zurechenbar, denn sie sind – wie die Praxis zeigt – typische und häufige Folge der Sondernutzung. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 2. Dezember 1988 – 4 C 14.88. Die Bemerkung, dass eine „Einwirkung“ auf den Gemeingebrauch auch darin liegt, dass die jeweilige Sondernutzung ihrerseits Dritte zu einer „bestimmungsgemäßen“ Benutzung der aufgestellten Gegenstände veranlasse, 112

vgl. BVerwG, Urteil vom 2. Dezember 1988 – 4 C 14.88 –, juris, Rn. 18, 113

war nicht einschränkend, sondern erweiternd gemeint: So stellte das Bundesverwaltungsgericht damit klar, dass nicht nur die verhältnismäßig kleine Grundfläche eines Warenautomaten in den öffentlichen Straßenraum eingreift, sondern auch der jeweilige Kunde, der sich bei der Benutzung des Automaten davor stellt. Eine Beschränkung der Zurechnung ausschließlich auf die „bestimmungsgemäße“ Benutzung eines Warenautomaten (und übertragen auf einen E-Scooter das ordnungsgemäße Abstellen desselben) lässt sich der Entscheidung hingegen nicht entnehmen und wäre jedenfalls dann auch nicht sachgerecht, wenn – wie hier – die nicht bestimmungsgemäße Benutzung nicht nur gelegentliche sondern häufigere Folge der „bestimmungsgemäßen“ Nutzung ist. 114

Dass die in der Sondernutzungserlaubnis enthaltenen Nebenbestimmungen zu einer signifikanten Reduzierung der beschriebenen Belästigungen geführt hätten, ist nicht ersichtlich. Im Gegenteil verdeutlicht die Tatsache, dass auch weiterhin E-Scooter auf Grünflächen und außerhalb der vorgeschriebenen Abstellplätze in Zone 1 aufgefunden werden, dass der Überwachung der Auf- und Abstellvorgänge durch die Beklagte sowie die Betreiber technische Grenzen gesetzt sind. So verbleibt bei der GPS-Ortsangabe der Roller (vgl. Nebenbestimmungen 7 und 8), wie der Vertreter der Beklagten dem Gericht im Rahmen der mündlichen Verhandlung erklärt hat, eine Ungenauigkeit von 20 bis 30 Metern, was im innerstädtischen Bereich bereits einen Häuserblock ausmachen kann. Auch die Betreiber selbst räumen ein, dass sie über die eingebauten Ortungssysteme nicht verfolgen können, ob die Fahrzeuge ordnungsgemäß abgestellt sind. Darüber hinaus nehmen manche Nutzer das Maximalentgelt von 15,00 Euro in Kauf, wenn sie den E-Scooter im Gegenzug dafür in einer auf Grundlage von Nebenbestimmung Nr. 7 i. V. m. Anlage 3 des Bescheids eigentlich „gesperrten“ Zone abstellen können. 115

Vgl. Kölner Stadt-Anzeiger, „E-Roller-Flut im Grüngürtel nervt Kölner Spaziergänger“, 3. Dezember 2022. 116

Daran wird auch deutlich, dass die Nebenbestimmungen 12., 13. und 14. – die letztlich nur an das Verantwortungsbewusstsein der Kunden der Klägerin adressieren – nicht geeignet sind die vorliegenden Probleme zu lösen; deren Verantwortungsbewusstsein hat sich bisher als übersichtlich erwiesen. 117

118

Im Übrigen geht der Verweis der Klägerin auf die Nebenbestimmungen in der Sondernutzungserlaubnis grundsätzlich fehl: Diese ergehen durch die Beklagte nicht im Interesse der Klägerin, um durch eine Reduzierung der Auswirkungen auf den Gemeingebrauch auch die Sondernutzungsgebühren reduzieren zu können. Da die Klägerin durch ihre Sondernutzung des der Allgemeinheit gewidmeten öffentlichen Straßenlandes die Ursache für die Beeinträchtigungen setzt, liegt es an ihr, Modelle zu entwickeln, die diese Beeinträchtigungen minimieren (und nicht die Kosten für die Überwachung und Beseitigung von Verstößen der Allgemeinheit aufzuerlegen). Insgesamt bildet die Belastung für den Gemeingebrauch im Falle von E-Scootern die Kehrseite der Vorteile der Sondernutzung für die Klägerin, namentlich durch die dauerhafte „Möblierung“ des – insbesondere in der Innenstadt gerichtsbekannt knappen – öffentlichen Straßenraums mit einer Vielzahl leicht beweglicher, omnipräsenter und mit ihrer auffälligen Gestaltung auch als Werbeträger fungierender Fahrzeuge.

Die Höhe der in Rede stehenden Gebühr steht weiter auch nicht außer Verhältnis zu dem mit der Sondernutzung verfolgten wirtschaftlichen Interesse im Sinne des § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW. Verfolgt der Erlaubnisnehmer mit der Sondernutzung wirtschaftliche Interessen, kann dies dazu führen, dass der Wert der Sondernutzung allein mit dem Grad der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs nicht voll erfasst wird. In einem solchen Fall ist bei der Beurteilung des Verhältnisses von Leistung und Gegenleistung auch auf das durch die Sondernutzung vermittelte wirtschaftliche Interesse abzustellen. Dabei bedeutet die gesetzgeberische Formulierung „sind zu berücksichtigen“ lediglich, dass dann, wenn solche Interessen mit der Sondernutzung verbunden sind, dies in die Festlegung der Gebührenhöhe miteinbezogen werden muss. In welchem Ausmaß dies zu geschehen hat, ist durch § 19a Abs. 2 Satz 2 StrWG NRW nicht vorgegeben; insbesondere ist eine lineare Umsetzung wirtschaftlicher Vorteile in eine bestimmte Gebührenhöhe nicht vorgeschrieben. Ferner darf der Satzungsgeber eine typisierende, an den Regelfall anknüpfende und die Besonderheiten atypischer Einzelfälle außer Acht lassende generalisierende Betrachtung anstellen. 119

Vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – 7 C 5.87 –, juris, Rn. 10, 16; OVG NRW, Beschluss vom 16. Juli 2018 – 11 A 226/17 –, juris, Rn. 9. 120

Diesen Grundsätzen wird die Satzung gerecht. Der wirtschaftliche Nutzen der in Rede stehenden Sondernutzung ist beachtlich, denn die Betreiber von E-Scooter-Verleihsystemen nutzen den gesamten öffentlichen Straßenraum einer Stadt als Geschäftsraum, um darin ihre Fahrzeuge zum Abschluss von Mietverträgen anzubieten. Dabei verfängt auch das Argument, der wirtschaftliche Vorteil entstehe erst durch die Benutzung der Fahrzeuge im Rahmen des Gemeingebrauchs durch die Teilnahme am Straßenverkehr und nicht durch das Aufstellen der Geräte, nicht: selbst wenn man die Vorgänge so kleinteilig und formal betrachtete, entstünde der wirtschaftliche Vorteil – der Abschluss des Mietvertrags – vor der Benutzung des Fahrzeugs und nicht erst durch die Teilnahme am Straßenverkehr. Die Entstehung des Entsperrentgelts sowie der minütlichen Fahrzeugmiete ist zudem davon unabhängig, ob das Fahrzeug auch wirklich zur Fortbewegung genutzt wird. 121

Ein Verstoß gegen das Äquivalenzgebot ergibt sich schließlich nicht aus dem Vortrag einer Konkurrentin der Klägerin in einem Parallelverfahren, die Sondernutzungsgebühren führten aufgrund ihrer Höhe dazu, dass ihr Geschäftsbetrieb unwirtschaftlich werde. Zum einen schließt eine angemessene Berücksichtigung des wirtschaftlichen Interesses nach Maßgabe des § 19a Abs. 2 Satz3 StrWG NRW für den Regelfall zugleich Gebührensätze aus, die zur Unwirtschaftlichkeit der Sondernutzung führen und diese damit faktisch verhindern. Dem Verbot einer wirtschaftlich erdrosselnden Gebührenerhebung kommt daher bei 122

Sondernutzungsgebühren neben dem Äquivalenzprinzip regelmäßig keine eigenständige Bedeutung zu.

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 16. Juli 2018 – 11 A 226/17 –, juris, Rn. 31. 123

Zum anderen ist von der betreffenden Konkurrentin weder substantiiert vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass die hier erhobene Gebühr ihrer konkreten Höhe nach kausal für die Unwirtschaftlichkeit ihres Geschäftsbetriebes wäre. Für die Behauptung, dass das Geschäftsmodell „Verleihsystem für Elektrokleinstfahrzeuge“ auf dieser Grundlage allein aufgrund der Sondernutzungsgebühren der Beklagten in jeder denkbaren Form unwirtschaftlich würde, haben weder die Klägerin noch deren Konkurrentinnen in deren beim Gericht anhängigen Parallelverfahren – mit Ausnahme der erwähnten bereits jetzt defizitär arbeitenden Konkurrentin – jedoch keine ausführliche und belastbare Geschäftszahlen vorgelegt, so dass das Gericht davon ausgeht, dass die Sondernutzungsgebühren im Vergleich zum wirtschaftlichen Interesse an der Sondernutzung letztlich noch moderat ausfallen. Die erwähnte Konkurrentin der Klägerin hat angegeben, dass die EBIT-Marge pro Fahrzeug bereits vor der Erhebung von Sondernutzungsgebühren -4,1 Prozent betragen habe. Nicht einmal der völlige Verzicht auf Sondernutzungsgebühren – also eine faktische „Nichtberücksichtigung“ des wirtschaftlichen Interesses durch die Beklagte – würde also dazu führen, dass der Geschäftsbetrieb der Konkurrentin auf dem Stadtgebiet der Beklagten rentabel wäre. § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW, der ausdrücklich die Möglichkeit der Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen vorsieht, ist nicht zu entnehmen, dass Geschäftsmodelle, die auf die Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes angewiesen sind und dabei Kosten für die Allgemeinheit verursachen, die aber nur unter der Prämisse rentabel sind, dass diese Sondernutzung kostenlos erfolgen darf, mit einer ausnahmsweisen Gebührenfreiheit zu privilegieren wären. 124

Hinzu kommt, dass die Gebühren von – durchschnittlich über die Flotte und Zonen verteilt – monatlich rund 10,00 Euro pro Fahrzeug, verglichen mit den Entsperr- und Fahrtentgelten nicht übermäßig hoch ausfallen. Unterstellt man etwa eine durchschnittliche Fahrtlänge von 2 km, 125

vgl. Umweltbundesamt, E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende, 27. Oktober 2021, 126

und eine durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit von 20 km/h (wobei die tatsächliche Geschwindigkeit in der Praxis geringer, die Fahrtdauer also höher sein dürfte) ergibt dies bei 1,00 Euro Entsperrentgelt und 0,19 Euro Minutenpauschale ein Entgelt von 2,33 Euro pro Fahrt. Bei drei Fahrten pro Fahrzeug und Tag, 127

vgl. https://scooters.civity.de/ (3,75 Bewegungen pro Fahrzeug und Tag in Köln), 128

werden die Sondernutzungsgebühren somit an zwei Tagen, bei zwei Fahrten pro Tag, 129

vgl. Kölner Stadtanzeiger, „Roller-Verleiher Voi: 2,2 Millionen E-Scooter Fahrten in neun Monaten“, 13. April 2022, 130

an knapp drei Tagen durch die (brutto-)Entgelte ausgeglichen. Somit verbleiben unter Zugrundelegung dieser – zugunsten der Betreiber errechneten – Nutzungszahlen noch über 25 Tage pro Monat um Unkosten, Steuern und Abschreibungen sowie einen angemessenen Gewinn zu erwirtschaften. 131

132

Weiter stünde es jeder der Anbieterinnen frei, ihre Profitabilität durch eine Erhöhung der Entgelte für die Benutzung von E-Scootern auf dem Stadtgebiet der Beklagten zu steigern. Es bestehen keine ernsthaften Anhaltspunkte dafür, dass eine erforderliche Preiserhöhung am Markt nicht durchgesetzt werden könnte, zumal *alle* vier derzeitigen Anbieter von E-Scootern im Stadtgebiet der Beklagten von den Gebühren betroffen sind.

Vgl. zum Maßstab der „ernsthaften Anhaltpunkte“ im vorliegenden Zusammenhang OVG NRW, Urteil vom 10. September 2020 - 14 A 2838/19 -, juris, Rn. 81. 133

Dass eine Erhöhung der Entgelte durch die Betreiber zu einem Einbruch der Nutzerzahlen für alle Anbieter führen würde, ist weder vorgetragen noch ersichtlich. Insbesondere ist angesichts der doch großen – weiter unten noch näher auszuführenden – Unterschiede zwischen den verschiedenen Formen der „Shared Mobility“ nicht erkennbar, dass Nutzer von E-Scootern im Falle von Entgelterhöhungen bei E-Scootern für dieselben Fahrten auf Leihfahrräder, Leih-Lastenräder oder Car-Sharing umsteigen würden. Dies zeigt schon ein Blick auf die Unterschiede bei den Nutzungszwecken. So ergab beispielsweise eine Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer aus Juli 2021, dass nur 3 % der befragten E-Scooter-Fahrer in Dresden und Berlin angegeben hätten, sie hätten ohne verfügbaren E-Scooter ein Leih-Fahrrad benutzt. 134

Vgl. Umweltbundesamt, E-Scooter momentan kein Beitrag zur Verkehrswende, 27. Oktober 2021. 135

Soweit ein Teil der Nutzer von E-Scootern in den vorgelegten Umfragen angegeben haben, sie hätten die jeweilige Strecke sonst zu Fuß zurückgelegt, dürfte es sich hierbei zum einen um Kurzstrecken handeln, für die ohnehin eher geringe Entgelte (zuzüglich der Entsperrgebühren) anfallen; zum anderen hat die Klägerin nicht substantiiert dargetan, ob und inwieweit sie im Falle einer Entgelterhöhung befürchte, dass es zu einem Einbruch bei den Nutzerzahlen kommen würde. Die Bandbreite der Tarife zwischen den einzelnen Anbietern von 19 bis 25 Cent pro Minute, 136

vgl. Chip, „Lime, Bolt, Tier, Voi und Bird im Test: Die besten E-Scooter-Sharingdienste“, 26. August 2022, https://www.chip.de/artikel/Lime-Bird-Voi-Tier-Bolt-im-Test-Die-besten-E-Scooter-Sharingdienste_170385530.html, 137

deutet im Gegenteil auf durchaus vorhandene Spielräume bei der Preisgestaltung hin. 138

Auch die Würdigung des Gesichtspunktes „Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ durch die Beklagte begegnet grundsätzlich keinen rechtlichen Bedenken (siehe oben). Insbesondere ist hier nicht zu beanstanden, dass die Beklagte bei der Gebührenbemessung für E-Scooter (nur) einen verhältnismäßig geringen Abschlag erteilt hat, weil diese nur einen geringen Beitrag zur Reduzierung des MIV leisteten. Diese Annahme der Beklagten wird durch den Stand der Forschung bestätigt. So ergab beispielsweise eine von der Stadt Rostock in Auftrag gegebene Untersuchung, dass nur in 19 Prozent der Fälle eine Autofahrt durch eine Fahrt mit dem E-Scooter ersetzt wurde. 70 Prozent der Befragten gaben an, dass sie ansonsten zu Fuß gegangen wären, 38 Prozent hätten den ÖPNV (auch) genutzt, 19 % das Fahrrad (Mehrfachantworten möglich). Das Fazit der Autoren, E-Scooter, die vor allem von jungen Männern genutzt würden, böten die „perspektivische Chance“, dass diese Nutzer sich an eine multimodale Fortbewegungsweise gewöhnen und zukünftig gar nicht oder später auf ein eigenes PKW umsteigen könnten, ist angesichts der Nutzungsdaten keine zwingende Prognose. 139

140

Vgl. Hanse- und Universitätsstadt Rostock u.a., „Leih-E-Tretroller – Ein Beitrag zur Verkehrswende?“, Rostock, Mai 2022.

Aus den Ergebnissen einer im Auftrag der Stadt München durchgeführten Studie ergibt sich ebenfalls kein signifikanter Beitrag von E-Scootern bei der Reduzierung des MIV. Hier schließen die Autoren aus den Umfrageergebnissen ebenfalls, dass vor allem Fahrten mit dem ÖPNV und Fußwege durch Fahrten mit dem E-Scooter ersetzt würden. Zwar bewerten die Autoren in ihrem Fazit die PKW-Substitutionseffekte angesichts der typischerweise bisherig mit PKW zurückgelegten Distanzen als „außerordentlich hoch“; konkrete Zahlen zur Anzahl der ersetzten Fahrten liefern die von der Klägerin vorgelegten Auszüge jedoch nicht. Soweit 36 % der Nutzer angaben, den eigenen PKW „etwas / deutlich seltener“ zu nutzen, geben diese Aussagen, die allenfalls subjektive Einschätzungen wiedergeben, ebenfalls keinen Aufschluss über die tatsächliche Zahl ersetzter Fahrten mit dem PKW. So relativieren auch die Autoren ihr Fazit zur PKW-Substitution, indem sie konstatieren, dass E-Scooter die zumindest auch teilweise den ÖPNV auf „bisher weniger optimal abgedeckten Verbindungen“ ersetzen würden, sowohl unerwünschte (bezogen auf den Umweltverbund) als auch erwünschte (auf den MIV) Auswirkungen zeitigten. 141

Team Red, „Evaluierung der verkehrlichen Wirkungen von E-Tretrollern“, Berlin 2022. 142

Die Gebührenregelung in der Sondernutzungssatzung der Beklagten verstößt nicht gegen Art. 3 Abs. 1 GG. 143

Art. 3 Abs. 1 GG gebietet, Gleiches gleich, Ungleiches seiner Eigenart entsprechend verschieden zu behandeln. Differenzierungen bedürfen stets der Rechtfertigung durch Sachgründe, die dem Differenzierungsziel und dem Ausmaß der Ungleichbehandlung angemessen sind. Art. 3 Abs. 1 GG gebietet nicht nur, dass die Ungleichbehandlung an ein der Art nach sachlich gerechtfertigtes Unterscheidungskriterium anknüpft, sondern verlangt auch für das Maß der Differenzierung einen inneren Zusammenhang zwischen den vorgefundenen Verschiedenheiten und der differenzierenden Regelung, der sich als sachlich vertretbarer Unterscheidungsgesichtspunkt von hinreichendem Gewicht erweist. 144

Vgl. BVerfG, Beschluss vom 19. Dezember 2012 – 1 BvL 18/11 –, juris, Rn. 44. 145

Auch Abgabenvergünstigungen dürfen grundsätzlich nicht einem Personenkreis gewährt, einem anderen aber ohne sachlichen Grund vorenthalten werden. Derartige Ausnahmen von der Abgabenpflicht können gegebenenfalls übergreifende Bedeutung für die gleichheitsgerechte Belastung insgesamt gewinnen. Dies ist aber nur dann der Fall, wenn die nur einer Gruppe gewährten Vergünstigungen nach Zahl oder Umfang ein solches Ausmaß erreichen oder nach ihrer strukturellen Bedeutung für die Abgabe solches Gewicht haben, dass im Falle der Verfassungswidrigkeit der Privilegierungsnorm die gleichmäßige Belastung auch derjenigen in Frage gestellt ist, die von der Privilegierung nicht erfasst werden. 146

Vgl. BVerwG, Beschluss vom 4. März 2019 – 9 B 1.19 –, juris, Rn. 17. 147

Die Privilegierung einzelner Sondernutzungsarten im Vergleich zu anderen ist im Rahmen des weiten Gestaltungsspielraums des Satzungsgebers allerdings zulässig, soweit sich dies anhand der Kriterien in § 19a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW sachlich rechtfertigen lässt. Dabei darf der Satzungsgeber eine typisierende, an den Regelfall anknüpfende und die Besonderheiten atypischer Einzelfälle außer Acht lassende generalisierende Betrachtung anstellen. 148

149

Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 16. Juli 2018 – 11 A 226/17 –, juris, Rn. 9.

Als Konsequenz dieses Gestaltungsspielraums obliegt es der Beklagten insbesondere im Falle neuartiger Sondernutzungen nicht stets, zunächst empirische Studien in Auftrag zu geben, um beispielsweise die unterschiedlichen Auswirkungen verschiedener Sondernutzungen auf den MIV zu untersuchen, solange sie sich bei ihren Erwägungen auf sachliche und nachvollziehbare Gründe stützen kann, die zudem über eine hinreichende Tatsachengrundlage verfügen, wobei diese Tatsachengrundlage zunächst auch auf den Erfahrungen gemeindlicher Außendienstmitarbeiter beruhen kann. 150

Daran gemessen liegt eine Verletzung des Gleichheitssatzes im Hinblick auf die Tarif-Nr. 21.3 „Carsharing stationsbasiert (ausgenommen Stellplätze für Elektroautos)“ nicht vor. Dabei ist schon fraglich, ob angesichts der Verschiedenheit der Fortbewegungsmittel (PKW und E-Scooter) noch von im obigen Sinne „gleichen“ Sachverhalten die Rede sein kann. Jedenfalls aber hat die Beklagte sich bei der Gebührendifferenzierung an hinreichenden sachlichen Gründen orientiert: So hat sie nachvollziehbar vorgetragen, dass stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge anders als im „Free-Floating-System abgestellte E-Scooter nach der Benutzung lediglich an bereits vorhandenen und ausgewiesenen Stellplätzen abgestellt werden dürfen und damit weniger intensiv in den Gemeingebrauch eingreifen. Auch zielen Car-Sharing-Angebote auf eine Reduzierung des MIV ab, indem sie Anreize für die Abschaffung privater PKW setzen; Car-Sharing-Angebote können naturgemäß die Nutzung von „cars“ deutlich stärker reduzieren, als solche, die sich auf ein anderes Fortbewegungsmittel (E-Scooter) beziehen. 151

Auch die Gebührendifferenzierung zwischen der streitgegenständlichen Gebühr 21.1 und der Tarif-Nr. 21.2 „Verleihsysteme für Leihfahrräder, Leih-Lastenräder und Ähnliches“ verstößt nicht gegen den Gleichheitssatz. 152

Im Hinblick auf die Unterschiede in der Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs stützt sich die Beklagte auf die Erfahrungen ihrer Ordnungsbehörden, nach denen Leihfahrräder wesentlich seltener als E-Scooter ungeordnet öffentlich im Straßenraum abgestellt würden. Es sei – wie bereits dargestellt – auffällig, dass Beschwerden bei Leihrädern kaum vorkämen. Sowohl bei der Ausbringung durch den Anbieter als auch beim Abstellen durch die Nutzer seien die Beschwerden und das draußen erkennbare Fehlverhalten bei E-Scootern signifikant höher als bei Leihrädern. Vor allem das achtlose Abstellen eines E-Scooters komme deutlich häufiger vor als bei einem Leihrad. In der mündlichen Verhandlung hat die Beklagte ihren Vortrag dann dahingehend ergänzt, dass es insgesamt nur 12 Beschwerden über Leihräder gegeben habe. Diese Unterschiede in der Häufigkeit der Verstöße, die die Klägerin nicht substantiiert bestritten hat, sind der Kammer ebenfalls aus der Umgebung des Gerichtsgebäudes bekannt. Dabei war die Beklagte bei ihrer Bewertung, dass durch Leihfahrräder weniger Belästigungen entstehen als durch E-Scooter, nicht etwa gehalten, aufgrund der Tatsache, dass es auf dem Stadtgebiet der Beklagten weniger Leihfahrräder gibt als E-Scooter, eine „Quote“ an Verstößen pro jeweiliger Fahrzeugklasse zu bilden. Die Beklagte mag sich nach ihrer Sondernutzungssatzung dafür entschieden haben, die Gebühr pro Fahrzeug festzusetzen; der Grund für die beschriebenen Einschränkungen des Gemeingebrauchs sind hingegen nicht allein die einzelnen E-Scooter, sondern auch die großen Flotten eingesetzter Fahrzeuge in ihrer Gesamtheit. 153

Auch die Annahme der Beklagten, dass Leihfahrräder mit Gepäckträgern und insbesondere Leih-Lastenräder mehr Potential besäßen, Fahrten mit dem MIV zu ersetzen, weil mit ihnen einfacher als mit E-Scootern Einkäufe und andere Gegenstände transportiert werden könnten, ist nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass die Abonnement-Kunden des städtischen 154

ÖPNV sowie der Deutschen Bahn im Anschluss an Bus- und Bahnfahrten für eine begrenzte Zeit kostenlos Leihfahrräder nutzen können, was zumindest nahe legt, dass dies Pendler ermutigen könnte, eine Autofahrt durch die Kombination von ÖPNV und Leihfahrrad zu ersetzen. Dieser Erwägung steht nicht entgegen, dass die Kombination von ÖPNV und Leihfahrrädern in der Sondernutzungssatzung selbst nicht angelegt ist. Der Beklagten steht es in ihrem Gestaltungsspielraum frei, tatsächliche Marktbedingungen – so lange sie nicht durch die Wirklichkeit überholt sind – als gegeben vorauszusetzen und in ihrer Gebührengestaltung darauf zu reagieren. Im Übrigen liegt hierin schon deshalb keine unzulässige Privilegierung städtisch subventionierter Verkehrsbetriebe, weil diese Verkehrsbetriebe die Leihfahrräder wiederum durch einen Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen betreiben lassen.

Schließlich tritt hinzu, dass es deutlich mehr E-Scooter als Leihfahrräder gibt. Das rechtfertigt (mit) eine unterschiedliche Behandlung von E-Scooter und Leihfahrrädern, denn insoweit erfolgt eine deutlich intensivere Nutzung des öffentlichen Straßenlandes durch die E-Scooter. Dem steht nicht entgegen, dass die Gebühren je E-Scooter bzw. je Fahrrad erhoben werden (womit in die einzelne Gebühr als solche die Gesamtanzahl der E-Scooter bzw. Fahrräder nicht einfließt). Denn für die E-Scooter insgesamt ist – wegen ihrer Vielzahl – schon deshalb die Erhebung einer höheren Sondernutzungsgebühr vertretbar, da so eine Lenkungswirkung dahingehend herbeigeführt werden kann, dass die E-Scooter schon aus ökonomischen Erwägungen heraus zielgerichteter abgestellt werden; für die Fahrräder ist eine solche Lenkungswirkung bislang schlicht unnötig. Dem steht auch nicht entgegen, dass eine Limitierung der Anzahl der E-Scooter auch durch die Nicht-Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen möglich wäre. Denn dadurch würden die verkehrlichen Belange derjenigen, welche die E-Scooter nutzen, vernachlässigt. Insoweit stellt sich die Erhebung der angegriffenen Gebühren als „Mittelweg“ zwischen einer zahlenmäßigen Beschränkung der E-Scooter und einer völligen Freigabe dieser dar. Das Angebot kostenloser Nutzung von Leihfahrrädern im Anschluss an eine Bus- oder Bahnfahrt rechtfertigt darüber hinaus auch die Wertung der Beklagten, dass das wirtschaftliche Interesse an dem Betrieb von Leihfahrrädern geringer ist als an dem Betrieb von E-Scooter-Verleihsystemen; dies hat die Klägerin auch nicht bestritten. 155

Jedenfalls als Ergebnis einer Gesamtschau der erwähnten Aspekte hält die Kammer daher auch die nicht unerhebliche Differenz zwischen den Tarifstellen Nr. 21.1 und 21.2 noch für vertretbar. 156

Es verstößt ferner nicht gegen Art. 3 Abs. 1 GG, dass die Beklagte in Tarifstelle Nr. 21.1 E-Scooter und E-Roller gleich behandelt. Die Wertung der Beklagten, der Flächenverbrauch der Motorroller werde zugunsten des Gemeingebrauchs dadurch aufgewogen, dass für das Abstellen der Motorroller die Regeln der Straßenverkehrsordnung gälten, wodurch etwa das Parken auf Gehwegen ausgeschlossen werde, ist nach den oben dargestellten Maßstäben nicht zu beanstanden. 157

Im Übrigen ist festzuhalten: Wie dargestellt ist die Belastung der Klägerin mit den angegriffenen Gebühren von Gleichheitsfragen zunächst einmal abgesehen nicht zu beanstanden (siehe oben). Daraus folgt zugleich, dass eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung der Klägerin im Vergleich zu den Carsharing-, Fahrrad- und Rollergebühren nur darin liegen könnte, dass diese ohne sachlichen Grund eine (größere) Abgabenvergünstigung erhalten haben als die Klägerin. Eine solche Ungleichbehandlung wäre aber schon deshalb ohne Belang, da nicht ersichtlich ist, dass durch sie die nur einer Gruppe gewährten Vergünstigung nach Zahl oder Umfang ein solches Ausmaß erreichten 158

oder nach ihrer strukturellen Bedeutung für die Abgabe solches Gewicht hätten, dass im Falle der Verfassungswidrigkeit der Privilegierungsnorm die gleichmäßige Belastung auch derjenigen in Frage gestellt ist, die von der Privilegierung nicht erfasst werden. Denn in der Sache ging es bei der Schaffung der genannten Gebührentatbestände sowohl dem Anlass als auch der Höhe nach jedenfalls überwiegend um die Nutzung der E-Scooter.

Eine Verletzung des Gleichheitssatzes ergibt sich schließlich auch nicht aus der Differenz zwischen den Gebührenregelungen der Beklagten und denen anderer Städte. Art. 3 Abs. 1 GG verpflichtet einen öffentlich-rechtlichen Rechtsträger nur dazu, selbst Gleiches gleich und Ungleiches ungleich zu behandeln, nicht hingegen, Sachverhalte so zu behandeln, wie dies ein anderer Rechtsträger tut. Im Übrigen ist das wirtschaftliche Interesse der Betreiber an einem Verleih von E-Scootern auf dem Stadtgebiet der Beklagten insoweit auch höher einzuschätzen als im Falle der von der Klägerin angeführten anderen Gemeinden aus der Nachbarschaft und anderen Teilen Nordrhein-Westfalens, die geringere Sondernutzungsgebühren erheben. So ist der potentielle Nutzerkreis angesichts einer Einwohnerzahl von über einer Million größer als die der Landeshauptstadt Düsseldorf mit ca. 600.000 und deutlich größer als in Gemeinden wie Langenfeld, Neuss, Mülheim an der Ruhr, Solingen und auch Düsseldorf. Die Beklagte weist zudem von allen genannten Städten das geringste Durchschnittsalter auf: 159

Vgl. Gemeinsames Statistikportal der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, https://www.statistikportal.de/de/veroeffentlichungen/regionale-veraenderung-des-durchschnittsalters: kreisfreie Stadt Köln: 42 Jahre, Mülheim an der Ruhr: 45,7 Jahre, Rhein-Kreis Neuss: 45 Jahre, kreisfreie Stadt Solingen: 44,6 Jahre, Kreis Mettmann (Langenfeld): 46 Jahre, kreisfreie Stadt Düsseldorf: 43,1 Jahre. 160

Hinzu kommen die weitaus meisten Übernachtungen aller Gemeinden des Landes. 161

Vgl. Tourismus NRW e.V., Beherbergungsstatistik der kreisfreien Städte Januar-Dezember 2021 auf Grundlage von Daten des Statistischen Bundesamtes und IT.NRW: Köln 2.763.950, Düsseldorf: 1.942.068, Mülheim an der Ruhr: 96.543, Solingen: 44.600. 162

Die streitgegenständliche Gebührenregelung in der Sondernutzungssatzung verstößt nicht gegen § 30 Abs. 3 FaNaG NRW. Nach dieser Vorschrift soll die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird. Zum einen liegt eine solche „Verhinderung“ hier schon deshalb nicht vor, da insoweit eine „erdrosselnde Wirkung“ nicht gegeben ist (siehe oben). Zum anderen bezieht sich die Sondernutzungsgebühr in Tarif-Nr. 21.1 der Sondernutzungssatzung der Beklagten ausschließlich auf *Verleih*systeme für Elektrokleinstfahrzeuge, nicht auf die Benutzung oder das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen insgesamt. Selbst wenn § 30 Abs. 3 FaNaG NRW also aufgrund des dort verwendeten Begriffs „Angebot“ und des Verweises auf das „multimodale Mobilitätsangebot“ so auszulegen wäre, dass hiermit explizit Sharing-Angebote gemeint wären – hiergegen spricht, dass das Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing in § 28 FaNaG NRW in Abschnitt 4 „Radverkehr“, § 30 FaNaG NRW hingegen in Abschnitt 5 „Andere Formen der Nahmobilität“ stehen – ist nicht ersichtlich, dass es angesichts der Höhe der streitgegenständlichen Sondernutzungsgebühr unmöglich wäre, *jede* rentable Form des Elektrokleinstfahrzeuge-Sharings – etwa für Elektrofahrräder und -roller – anzubieten. Im Übrigen dürften auch Formen des Elektrokleinstfahrzeuge-Sharings denkbar sein, die keine Sondernutzung des öffentlichen Straßenlands voraussetzen und daher gebührenfrei wären. 163

164

Vgl. hierzu die in VG Berlin, Beschluss vom 1. August 2022 – 1 L 193/22 –, juris, Rn. 20 angeführten Kriterien.

Die Sondernutzungssatzung ist auch hinreichend bestimmt. Insbesondere enthält sie hinreichend bestimmte Regelungen zu Entstehung und Dauer der Gebührenschuld (vergl. § 2 Abs. 1 Satz 2 KAG NRW). Nach § 11 Abs. 1 der Sondernutzungssatzung entsteht die Gebührenpflicht mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis bzw. bei nicht genehmigter Sondernutzung mit dem Beginn der Nutzung. In entsprechender Anwendung dieser Vorschrift erlischt die Gebührenpflicht mit dem Erlöschen der Sondernutzungserlaubnis bzw. bei nicht genehmigter Sondernutzung mit Ende der Nutzung. Vor diesem Hintergrund ist auch der Begriff des „Jahres“ in Tarifnummer 21 der Gebührensatzung hinreichend bestimmbar, ohne dass es darauf ankäme ob dort ein „Zeitjahr“ (12 Monate) oder ein „Kalenderjahr“ gemeint ist. Maßgeblich bleibt bei Sondernutzungserlaubnissen für die gewerbliche Nutzung zu Mobilitätszwecken stets der Zeitraum der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis; liegt dieser Zeitraum unter einem – wie auch immer zu bemessenden – Jahr, greift § 9 Abs. 3 der Sondernutzungssatzung. 165

Die Satzung ist auch insoweit materiell rechtmäßig als in ihr geregelt ist, dass auch bei Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis zu Mobilitätszwecken, die kürzer als ein Jahr Gültigkeit beansprucht, gleichwohl der volle Jahresbetrag zu entrichten ist (Tarif-Nr. 21 des Gebührentarifs i. V. m. § 9 Abs. 3 der Sondernutzungssatzung). Ein Verstoß gegen das Äquivalenzprinzip liegt nicht vor, denn insoweit war der Satzungsgeber berechtigt zu typisieren; die typische tatsächliche Nutzungsdauer für Verleihsysteme für Elektrokleinstfahrzeuge geht über ein Jahr hinaus – auch die Betreiber erklären immer wieder, ihre Geräte auch im Winter möglichst im Einsatz zu halten. 166

Vgl. next-mobility.de, „So reagiert die E-Scooter-Branche auf Kälte, Schnee und Glatteis“, 12. Februar 2021; Thüringen im Blick, „Jena: TIER E-Scooter können auch im Winter genutzt werden“, 2. Dezember 2021. 167

Dies gilt auch für das Jahr 2022, obschon in diesem Jahr aufgrund der konkret erteilten Sondernutzungserlaubnisse (Erteilung je am 29. Juli 2022 und Befristung je auf den 31. Dezember 2022) durchgängig Sondernutzungserlaubnisse erteilt wurden, die nur für fünf Monate Geltung beanspruchten: Zum einen war der Satzungsgeber nicht gehalten von seiner Typisierungsbefugnis abweichend Übergangsbestimmungen einzuführen. Denn insoweit handelt es sich um nur den einmaligen Gebührenanfall einer pro Fahrzeug gesehen geringen Gebühr, zudem „traf“ diese Gebührenentscheidung überwiegend solche Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen, die bereits am 1. Januar 2022 tatsächlich öffentliches Straßenland über den Gemeingebrauch heraus nutzten; diese werden durch die getroffene Regelung insoweit nicht materiell benachteiligt. Soweit die genannten Regelung auch solche Anbieter von Elektrokleinstfahrzeugen betrifft, die in der ersten Jahreshälfte 2022 nicht so viele E-Scooter im Einsatz hatten wie in der zweiten Jahreshälfte, geht es um Sonderfälle bei denen der Satzungsgeber nicht verpflichtet war eine eigenständige Regelung zu treffen, zumal die Gesamtanzahl der E-Scooter im Jahr 2022 ausweislich einer dem Gericht von der Beklagten im Rahmen der mündlichen Verhandlung überreichten Auswertung über das Jahr im Wesentlichen konstant blieb. 168

Zum anderen lag es in der Hand der Klägerin die Sondernutzungserlaubnis über den 31. Dezember 2022 hinaus für ein „Zeitjahr“ zu beantragen. Dass Tarif-Nr. 21 der Sondernutzungssatzung dies verböte, ist nicht ersichtlich. Weder enthält Tarif-Nr. 21 der Sondernutzungssatzung eine Regelung darüber, für welche Zeiträume die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis beantragt werden kann noch schließt diese Regelung die Erteilung 169

einer Sondernutzungserlaubnis für ein „Zeitjahr“ aus. Vielmehr trägt eine Auslegung von Tarif-Nr. 21 im Sinne eines „Zeitjahrs“ dem Äquivalenzprinzip besser Rechnung, auch hätte es in der Hand des Satzungsgeber gelegen statt der Formulierung „Jahr“ die geläufige Formulierung „Kalenderjahr“ zu wählen.

Vgl. VG Potsdam, Urteil vom 30. September 2021 - 8 K 2384.17.00 -, juris, Rn. 66. 170

Einen solchen Antrag – d.h. einen Antrag auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für ein Jahr ab der Erteilung der Erlaubnis – hat die Klägerin indes ausdrücklich nicht gestellt. Vielmehr beantragte sie die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis „bis zum 31. Dezember 2022“. 171

Die konkrete Gebührenfestsetzung im angegriffenen Bescheid ist sowohl formell als auch materiell rechtmäßig. Insbesondere hat die Beklagte durch die Staffelung der Gebührenhöhe je nach Stadtzone dem Umstand Rechnung getragen, dass die Einwirkung auf die Straße wie auch die Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs je nach Dichte und Intensität des Straßenverkehrs unterschiedlich zu bewerten ist und in der Innenstadt größere Publikumsströme und damit ein höheres wirtschaftliches Interesse bestehen als in den Randgebieten. Dass diese Parameter Ausdruck einer pauschalierenden Bewertung von Art und Ausmaß der Sondernutzung sind, ist aus Gründen der Verwaltungspraktikabilität unumgänglich und nach dem allgemein im Abgabenrecht geltenden Grundsatz der Typengerechtigkeit auch unbedenklich. 172

Vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Juli 1988 – 7 C 5.87 –, juris, Rn. 9. 173

Auch ansonsten ist die Festsetzung der Höhe nach nicht zu bestanden. Zwar hat die Klägerin die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis nur vom 29. Juli bis zum 31. Dezember 2022 beantragt. Gleichwohl war die volle Gebühr nach Tarif-Nr. 21 des Sondernutzungssatzung zu erheben, wie sich aus § 9 Abs. 3 der Sondernutzungssatzung ergibt. 174

Die Kostentragungspflicht folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. 175

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 1 und 2 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 11, 709 Satz 2, 711 Zivilprozessordnung (ZPO). 176

Die Berufung war nach § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO zuzulassen, da gute Gründe dafür sprechen, dass hinsichtlich der Frage nach einer Sondernutzung (in vorliegender Konstellation) in der Sache eine – oben zitierte – divergierende obergerichtliche Rechtsprechung vorliegt. 177

Vgl. *Seibert*, in: Sodan/Ziekow, VwGO, 5. Aufl. 2018, § 124, Rn. 132; *Rudisile*, in: Schoch/Schneider, VwGO, Loseblatt Stand August 2022, § 124, Rn. 32. 178

Rechtsmittelbelehrung 179

Gegen dieses Urteil steht den Beteiligten die Berufung an das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen zu. Die Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils schriftlich bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln, einzulegen. Sie muss das angefochtene Urteil bezeichnen. 180

Die Berufung ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils zu begründen. Die Begründung ist schriftlich oder als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a VwGO und der ERVV bei dem Oberverwaltungsgericht, Aegidiikirchplatz 5, 181

48143 Münster, einzureichen, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt; sie muss einen bestimmten Antrag und die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe) enthalten.

Auf die ab dem 1. Januar 2022 unter anderem für Rechtsanwälte, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts geltende Pflicht zur Übermittlung von Schriftstücken als elektronisches Dokument nach Maßgabe der §§ 55a, 55d Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) wird hingewiesen. 182

Vor dem Oberverwaltungsgericht und bei Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird, muss sich jeder Beteiligte durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts auch eigene Beschäftigte oder Beschäftigte anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Darüber hinaus sind die in § 67 Abs. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung im Übrigen bezeichneten ihnen kraft Gesetzes gleichgestellten Personen zugelassen. 183

Die Berufungsschrift sollte zweifach eingereicht werden. Im Fall der Einreichung eines elektronischen Dokuments bedarf es keiner Abschriften. 184

Beschluss 185

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 186

348.750,00 € 187

festgesetzt. 188

Gründe 189

Der festgesetzte Betrag entspricht der Höhe der streitigen Geldleistung (§ 52 Abs. 3 GKG). 190

Rechtsmittelbelehrung 191

Gegen diesen Beschluss kann schriftlich oder zu Protokoll des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln, Beschwerde eingelegt werden. 192

Die Beschwerde ist innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, einzulegen. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden. 193

Auf die ab dem 1. Januar 2022 unter anderem für Rechtsanwälte, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts geltende Pflicht zur Übermittlung von Schriftstücken als elektronisches Dokument nach Maßgabe der §§ 55a, 55d Verwaltungsgerichtsordnung – 194

VwGO – und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) wird hingewiesen.

Die Beschwerde ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 Euro übersteigt. 195

Die Beschwerdeschrift sollte zweifach eingereicht werden. Im Fall der Einreichung eines elektronischen Dokuments bedarf es keiner Abschriften. 196

Justiz NRW
Rechtsprechungsdatenbank ONLINE