

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Verwaltungsausschuss**
zur Vorberatung im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Rechtsverordnung zur Änderung der Rechtsverordnung über die Regelung und Beschränkung des Gemeingebrauchs an oberirdischen Gewässern (Gewässerverordnung) und Satzung zur Änderung der Benutzungsordnung für Stocherkahnliegeplätze am Neckar**

Bezug:

Anlagen: 8

- Anlage 1 - Bausteine Gemeinderatsvorlage
- Anlage 2 - Synopse der Einzelgespräche und schriftliche Stellungnahmen
- Anlage 3 - Änderungsverordnung der Gewässerverordnung
- Anlage 4 - Synopse Änderungen der Gewässerverordnung
- Anlage 5 - Satzung zur Änderung der Benutzungsverordnung für die Stocherkahn- und Floßliegeplätze am Neckar
- Anlage 6 - Synopse Änderungen der Benutzungsverordnung
- Anlage 7 - Gebührenkalkulation Anlegeplätze für Stocherkähne
- Anlage 8 - Allgemeine Verwaltungskosten zur Gebührenkalkulation

Beschlussantrag:

1. Die Rechtsverordnung zur Änderung der Rechtsverordnung über die Regelung und Beschränkung des Gemeingebrauchs an oberirdischen Gewässern (Gewässerverordnung) wird nach Anlage 3 beschlossen.
2. Die Satzung zur Änderung der Benutzungsordnung für Stocherkahnliegeplätze am Neckar wird nach Anlage 5 beschlossen.
3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, einen Planungsbeschluss für eine maßvolle Erweiterung von bestehenden Anlegestellen (Jugendherberge/Casino) herbeizuführen. Ebenso soll ein Planungsbeschluss herbeigeführt werden, wie im Rahmen einer Aufwertung der Grünfläche hinter dem Neckarmüller eine neue Anlegestelle, ausschließlich für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen (z.B. Gruppenfahrten), geschaffen werden kann.

Ziel:

Ziel ist es, eine Verbesserung und Fortschreibung der Strukturen und Regeln zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit an den Anlegestellen (Stocherkahnliegeplätze) sowie der Sicherheit beim Befahren des Neckars und zum Schutz der Anwohner vor Lärmbelästigungen zu erreichen. Ebenso wird mehr Vergabegerechtigkeit beim Zugang zu einem Stocherkahn angestrebt.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Der Boots- und Stocherkahnverkehr auf dem Neckar hat in den letzten Jahren, insbesondere vor dem Hintergrund der touristischen Vermarktung, aber auch als Freizeitgestaltung stetig zugenommen. Das ist grundsätzlich erfreulich, führt aber bei der beschränkt zur Verfügung stehenden Wasserfläche – im Bereich zwischen Stauwehr und Campingplatz - und der fehlenden oder nicht ausreichenden Infrastruktur zu zunehmenden Interessenskonflikten. Auf die derzeit vorhandenen 123 Liegeplätze kommen bis zu 174 Bewerber. Auch ist an schönen Wochenenden die Nachfrage nach Stocherkahnfahrten zuweilen so groß, dass eine dringvolle Enge mit möglichen Sicherheitsrisiken entsteht. Nicht nur dadurch, sondern auch wegen der für die Stoßzeiten nicht ausreichenden Infrastruktur hat das Stocherkahnfahren, auch im Zusammenhang mit dem Floß und anderen Aktivitäten, jetzt eine Grenze erfahren.

Die Erfahrungen aus der Praxis der vergangenen Jahre haben deutlich gezeigt, dass ein Regelungsbedarf gegeben ist. Auch ein Workshop, an dem Vertreterinnen und Vertreter der Vereine, Verbindungen, Fachschaften und Kahngemeinschaften teilgenommen haben, hat ergeben, dass sowohl die Gewässerverordnung als auch die Benutzungsverordnung fortgeschrieben und weiter an den Erfordernissen der Nutzerinnen und Nutzer, aber auch an Allgemeininteressen, ausgerichtet werden müssen.

Aufgabe der Verwaltung ist daher, die Strukturen und Regeln so zu verbessern und fortzuschreiben, dass im Spannungsfeld zwischen den Interessen der Stocherkahnbesitzer, der Kommerzialisierung, verbunden mit den touristischen Angeboten, der Tradition und den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner ein Interessensausgleich erreicht werden kann. Strukturen und Regeln für die Nutzung des Neckars müssen den zeitgemäßen Bedürfnissen und Interessen der Betroffenen – Stocherkahnbesitzer und -nutzer, Neu- und Wiederholungsbewerber, Anwohner und der touristischen Vermarktung - gerecht werden.

2. Sachstand

Das Befahren des Neckars sowie die Benutzung der Stocherkahnliegeplätze am Neckar unterliegen verschiedenen rechtlichen Regelungen, die bei der oben genannten Problemstellung eine zentrale Rolle spielen. Wichtige Entscheidungsgrundlage bei den Überlegungen für eine mögliche Neuregelung ist zudem eine Gegenüberstellung des aktuellen Bestands an Liegeplätzen und des Bedarfs durch Interessenbekundungen. Hier besteht eine große Diskrepanz, die nur durch einen besseren Zugang zu einem Stocherkahn und mithin zu einem Liegeplatz gelöst werden kann. Verbesserungsbedarf besteht auch bei den inzwischen stark frequentierten Anlegestellen. Zudem decken die Benutzungsgebühren, die seit 15 Jahren unverändert sind, nicht die insgesamt anfallenden Kosten im städtischen Haushalt für den Betrieb und die Unterhaltung der Stocherkahnliegeplätze. Klärungsbedarf besteht darüber hinaus bezüglich des Floßbetriebes, der bisher nicht in der Gewässer- und der Benutzungsordnung geregelt ist. Auch die Tatsache, dass immer größere Stocherkähne auf dem

Neckar gefahren werden, bringt Schwierigkeiten mit sich. Und schließlich bedarf es einer Verbesserung der Kennungen der Stocherkähne.

Um die Betroffenen mitzunehmen und Ihnen die Möglichkeit zu bieten, ihre Erfahrung einzubringen, wurden in drei Abendveranstaltungen extern moderierte Workshops durchgeführt. Ziel der Workshops war es, Strukturen und Regeln zu erarbeiten, die sowohl den Interessen und Bedürfnissen der Stocherkahnbetreiber, der touristischen Vermarktung, der Tradition als auch dem gesamtstädtischen Interesse Rechnung tragen. Dabei wurden gemeinsam die Problemlagen analysiert und Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt. Bei den Workshops wurden drei von der Verwaltung zusammengestellte Arbeitspapiere mit den Themen:

- a. Anlegestellen und Liegeplätze
- b. Vergabeverfahren
- c. Sicherheit und Ordnung

bearbeitet und die in Anlage 1 dargestellten Bausteine für die Gemeinderatsvorlage erstellt.

Die Workshopteilnehmerinnen und – teilnehmer haben wertvolle Anregungen hinsichtlich der notwendigen Neuregelungen gegeben und zudem Aspekte eingebracht, die bislang noch nicht so sehr im Fokus standen. Die Workshops haben deutlich gemacht, wie dringlich konkretes, problembezogenes Handeln und wie unumgänglich die dazu notwendige sachbezogene dauerhafte Zusammenarbeit der Stadtverwaltung mit den den Stocherkahnbetrieb tragenden verantwortlichen Personen ist, um die ambitionierten Ziele umsetzen zu können. Im Anschluss an die Workshops und nach der Erarbeitung eines ersten Entwurfs der Gewässerverordnung und der Benutzungsordnung gab es weitere Treffen mit unterschiedlichen Akteuren. In diesem Arbeitskreis, der sich aus Mitgliedern der Workshops zusammensetzte, wurde mit den entsprechenden Nutzergruppen abschließend ausgelotet, welche Möglichkeiten es gibt, einerseits die jetzige nicht ganz befriedigende Situation zu verbessern, andererseits aber auch allen Beteiligten und Betroffenen gerecht zu werden (Anlage 2). Als Ergebnis liegt nun diese Fassung der Regelungsinhalte vor.

2.1. Rechtliche Grundlage

Gemäß der Rechtsverordnung über die Regelung und Beschränkung des Gemeingebrauchs an oberirdischen Gewässern (Gewässerverordnung) kann der Neckar grundsätzlich im Bereich Tübingen im Rahmen des Gemeingebrauchs mit kleinen Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft (z.B. Ruderboote, Paddelboote, Stocherkähne, Floß) befahren werden.

Aus Gründen des Gemeinwohls und zur Abwehr von Gefahren kann der Gemeinderat durch Rechtsverordnung, also mit einer entsprechenden Gewässerverordnung, die Ausübung des Gemeingebrauchs regeln, beschränken oder verbieten. Der Gemeinderat hat von dieser Ermächtigung mit der Gewässerverordnung vom 28. Juni 1993 in der Fassung vom 01. März 2004 Gebrauch gemacht und den Gemeingebrauch nur auf dem Neckar zugelassen. In dieser Verordnung ist insbesondere das Befahren mit zulässigen Booten, deren Befestigung an den Liegeplätzen, die Einstellung des Bootsverkehrs sowie das Verhalten am und auf dem Neckar und die belegten Ordnungswidrigkeiten, geregelt.

Benutzungsordnung für die Stocherkahnliegeplätze am Neckar

Für die Einrichtung einer Anlegestelle am Neckar, wie beispielsweise „Hölderlinturm“ oder „Casino“, bedarf es grundsätzlich einer wasserrechtlichen Erlaubnis des Landratsamts Tübingen. Die Stocherkahnliegeplätze werden aufgrund der vom Gemeinderat der Universitätsstadt am 19. Februar 2001 – in der Fassung vom März 2004 – beschlossenen Benutzungsordnung für die Stocherkahnliegeplätze am Neckar als öffentliche Einrichtung mit einem öffentlich-rechtlichen Zulassungsanspruch betrieben. In der Benutzungsordnung sind die Kriterien für die Zulassung, die Anlegebedingungen und die Gebührenpflicht geregelt. Für die Auswahl der Bewerber sind derzeit der Hauptwohnsitz in Tübingen, die Zuverlässigkeit und der zeitliche Eingang der Bewerbung maßgebend.

2.2 Bestand, Liegeplatzbedarf und Liegeplatzvergabe

- Bestand Bootsverkehr mit Liegeplätzen:

a. Städtische Anlegestellen mit Liegeplätzen

- Hölderlinturm	25
- Casino (1 Floß)	23
- Hermann-Kurz-Straße	38
- Jugendherberge (2 Drachenboote)	13
- <u>Bismarckstraße</u>	<u>24</u>
Insgesamt	123

b. Private Anlegestellen mit Liegeplätzen

- Evang. Stift (Stocherkähne)	2
- <u>Bootsvermietung Märkle</u>	<u>56</u>
Insgesamt	58

Gesamt (städtische und private) 181

Liegeplatzbedarf:

a. Interesse an städtischen Liegeplätzen

- Bestand Stocherkähne	122
- Warteliste	49
- Bestand Floß	1
- <u>Anträge Floßliegeplatz</u>	<u>2</u>
Insgesamt	174

b. Bestand private Liegeplätze 58

Gesamter Liegeplatzbedarf 230

- Vergabe der Liegeplätze

Bei einem Bestand von 122 Stocherkahnliegeplätzen sowie einem Floßliegeplatz und einem geltend gemachten Bedarf von 174 Liegeplätzen gewinnt das Vergabeverfahren immer mehr an Bedeutung. Das auch vor dem Hintergrund, dass jeder Bewerber/jede Bewerberin,

der bzw. die die Voraussetzungen - Hauptwohnsitz Tübingen und Zuverlässigkeit - erfüllt, in einer übersehbaren Zeitspanne einen Zulassungsanspruch besitzt. Die Zahlen zeigen, im Zusammenhang mit dem Überhang an Bewerbungen besteht ein spürbarer Handlungsdruck. Ziel ist es, bei der Nutzung der knappen Kapazitäten eine Regelung zu finden, bei denen der Grundsatz der Chancengleichheit gemäß Artikel 3 GG beim Anspruch auf Teilhabe an einem Stocherkahnliegeplatz nach gleichen Grundsätzen gewährt wird.

2.3 Anlegestellen

Anlegestelle Hölderlinturm

Aufgrund der denkmalschützenden Vorschriften und örtlichen Gegebenheiten sind die in Frage kommenden Möglichkeiten zur Aufwertung und zur Verbesserung des Ein- und Ausstiegs beschränkt. Gleichwohl müssen aber nicht nur im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht die baulichen Mängel beseitigt werden. Entsprechende Planunterlagen liegen bereits vor. Die Ausgestaltung nach diesen Plänen ist unter Ziff. 3.4 im Einzelnen dargestellt.

Zwischenzeitlich gab es weitere Vorschläge und Anregungen zur Verbesserung der Situation. Die Verwaltung will davon noch folgende Maßnahmen aufgreifen:

- Vorhandene Treppenanlage „West“:
Neuverlegen der Treppenstufen, indem diese in die Uferbefestigung integriert werden und die Stocherkähne dann beim Anlegen nicht beschädigt werden.
- Betonpfeiler/Betonfundamentreste Ostseite:
Ein Scherschutz aus Holz wird auf geeignete Art und Weise an die Betonpfeiler angebracht.
- Abstände der Befestigungsringe:
Die Abstandsvergrößerung der Befestigungsringe würde dazu führen, dass Anbindemöglichkeiten für die Stocherkähne entfallen. Um den Platz an den Anlegestellen optimal nutzen zu können, wurde im Workshop vereinbart, dass das Stahlseil bzw. die Kette so lang ist, dass der Kahn freitreibend schwimmen kann.
- Beleuchtung:
Es soll zunächst geprüft werden, ob die vorhandene Beleuchtung der Bäume zur Ausleuchtung der Wege genutzt werden kann, indem die Leuchtkörper anders ausgerichtet werden.

Die Ertüchtigung soll im Winterhalbjahr 2017/2018 erfolgen. Ebenso sollen die Rahmenbedingungen, wie die Fragen nach Toiletten, Beleuchtung an den Anlegestellen, ausreichende Müllentsorgung, verbessert werden.

Eine Erweiterung der Anlegestelle ist bis dato nicht vorgesehen. Eine Entlastung der beengten Situation soll durch eine Ein- und Ausstiegsstelle hinterm Neckarmüller bzw. bei den Anlegestellen Jugendherberge/Casino erreicht werden.

Anlegestelle „Casino“

Hier spielt auch die Frage der Verkehrssicherheit eine Rolle. Daher müssen auch an dieser Anlegestelle die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherheit der Fahrgäste ergriffen werden. Dazu zählen insbesondere die Einrichtung eines Rettungsausstiegs aus dem Neckar, die Be-

reitstellung eines Rettungsringes und die Schaffung eines behindertengerechten Ein- und Ausstiegs in und aus den Stocherkähnen. Der sogenannte „Steinlachhafen“ muss in die Gewässerverordnung aufgenommen und somit auch formal das Befahren der Steinlach von der Blauen Brücke bis zur Neckarmündung ermöglicht werden.

2.4 Regelungen bezüglich Floß, Größe der Stocherkähne und Kennzeichnungspflicht

- Aufnahme des Floßes in die Gewässerverordnung und die Benutzungsordnung

Für den Betrieb eines Floßes besteht derzeit lediglich ein wasserrechtlich genehmigter Liegeplatz. Insofern muss das Floß, auch entsprechend der Empfehlung des Landratsamts, sowohl in die Gewässerverordnung als auch in die Benutzungsordnung aufgenommen werden.

- Größe der Stocherkähne – Bewahrung der Tradition

Der Tübinger Stocherkahn ist ein Flachboot und durchschnittlich zwischen 8,51 m bis 10,00 m lang und 1,36 m bis 1,55 m breit; er hat eine Bordwandhöhe von 0,46 m bis 0,50 m und bietet Sitzplätze für 16 Personen. Alleinstellungsmerkmal des Stocherkahns ist das sich gegenüber Sitzen, seitlich zur Fahrtrichtung, sowie die steil aufgestellten Rückenlehnen. Das Baumaterial ist nahezu ausnahmslos Holz. Bei den Stocherkähnen handelt es sich um traditionelle Nachbauten, die keiner bauartbedingten Zertifizierung oder Erlaubnis bedürfen. Seit geraumer Zeit besteht die Tendenz, dass die neuen Stocherkähne länger und breiter werden und der Platz für die Kähne an den Anlegestellen dadurch immer enger wird. Der aktuell größte Kahn, der Sitzplätze für bis zu 24 Personen bietet, ist 11,80 m lang, 1,70 m breit, und hat eine Bordwandhöhe von 0,66 m. Je länger und breiter die Kähne werden, umso größer wird die Platzproblematik beim Anlegen der Kähne und beim Ein- und Aussteigen. Das Beispiel der Anlegestelle Hermann-Kurz-Straße zeigt das Spannungsfeld: An der Anlegestelle Hermann-Kurz-Straße, die 47 m lang ist, wurde für 38 Kähne eine Anlegeerlaubnis erteilt. Das bedeutet, dass pro Kahn eine Breite von 1,24 m zur Verfügung steht. Bei den derzeitigen Gegebenheiten ist eine optimale Nutzung der Anlegestelle nur möglich, wenn die Kähne möglichst lang – zwischen 2 und 3 Meter – angebunden und daher frei schwimmend sind.

- Kennzeichnungspflicht

Erfahrungsgemäß sind die Erkennungsnummern unterschiedlich gestaltet und häufig zu klein und schlecht lesbar. Problematisch wird das z.B. dann, wenn nachts zuweilen Kähne weiterfahren und sich – weil keine Nummer sichtbar ist - der Kontrolle und Personalienfeststellung entziehen. Ohne erkennbare Nummern sind auch andere Regeln nicht kontrollierbar.

2.5 Benutzungsgebühren

Die Benutzungsgebühren für die Stocherkahnliegeplätze wurden 2001 festgesetzt und seit dieser Zeit nicht mehr verändert. Die Gebühren betragen für die Liegeplätze „Bismarckstraße“ 25,- €, für die Liegeplätze „Hermann-Kurz-Straße“ 76,- € und für die Liegeplätze „Hölderlinturm“ und „Casino“ 160,- €. Derzeit wird keine Differenzierung der Gebühren zwischen gewerblichen Stocherkahnfahrern und freizeitorientierten Stocherkahnfahrern vorgenommen.

Die Gebühreneinnahmen decken gegenwärtig die ausgewiesenen Kosten. Das ist aber nicht mehr der Fall, wenn die tatsächlich anfallenden Personalkosten für Verwaltung und der Betrieb der Stocherkahnliegeplätze eingerechnet werden.

Im Workshop wurde von den Interessensvertretern vehement strengere Kontrollen der bestehenden Regeln verlangt, was aber grundsätzlich ein Mehr an Personaleinsatz bedarf.

Über die Höhe des Gebührensatzes hat der Gemeinderat innerhalb der gesetzlichen Schranken nach pflichtgemäßem Ermessen zu beschließen. Voraussetzung für eine sachgerechte Ermessensausübung ist das Vorliegen einer Gebührenkalkulation mit der Berechnung der Gebührenobergrenze. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Gebühren höchstens kostendeckend sein und keine Gewinne erzielt werden dürfen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt die im Folgenden aufgelisteten Änderungen im Rahmen der Gewässer- und Benutzungsordnung (die Details der Veränderungen finden sich in den Anlagen 4 und 6) sowie die weiteren Neuregelungen bezüglich Gebühren und Vergabeverfahren für Stocherkahnliegeplätze vor. Zudem schlägt die Verwaltung vor, verschiedene Optionen zur Verbesserung der Anlegestellen bzw. des Ein- und Ausstiegs an den Stocherkähnen zu prüfen.

3.1.1 Änderungen der Rechtsverordnung über die Regelung und Beschränkung des Gemeingebrauchs an oberirdischen Gewässern (Gewässerverordnung)

Fahren mit Booten

zu § 1 Abs. 1:

Aus dem Teilnehmerkreis des Workshops wurde geäußert, grundsätzlich würde wegen der besseren Sicht auf die Neckarfront und der Schattenbildung neckaraufwärts linksseitig und neckarabwärts rechtsseitig bis mittig mit den Stocherkähnen gefahren. Insoweit sei die derzeitige Regelung: rechts zu fahren und links zu überholen, nicht sachgerecht und werde nicht eingehalten. Der Verkehr auf dem Neckar würde sich selbst regeln und es würde entsprechend Rücksicht genommen werden. Allerdings müsse geregelt werden, dass der Fahrer stromabwärts Vorfahrt vor dem Fahrer stromaufwärts erhalten muss. Die Verwaltung hält daher eine einfache Regelung, die im Grundsatz auf Rücksicht und Vorsicht setzt, für notwendig.

zu § 1 Abs. 2:

2015 wurde die Einrichtung einer Floßanlegestelle (Liegeplatz) im Bereich der Anlegestelle „Casino“ genehmigt. Insoweit muss die Gewässerverordnung um das Wasserfahrzeug „Floß“ erweitert werden und die Steinlach im Bereich des „Steinlachhafens“ (von der Blauen Brücke bis zur Mündung in den Neckar (Steinlachufer)) als mit kleinen Wasserfahrzeugen ohne eigene Triebkraft befahrbares Gewässer aufgenommen werden.

zu § 1 Abs. 3:

Aufgabe der Ortspolizeibehörde ist es grundsätzlich, im Rahmen der Gewässerverordnung, den Gemeingebrauch so zu regeln, dass keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung entstehen. Gemeingebrauch gilt grundsätzlich für „kleine“ Fahrzeuge. Die Verwaltung sieht in den „Gigaliner“, wie die neuen, größeren Stocherkähne in der Szene genannt werden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Der beschriebene derzeit größte Kahn

mit 24 Sitzplätzen hat ein Eigengewicht von 580 kg. Bei einem voll besetzten Kahn und einem durchschnittlichen Gewicht von 75 kg pro Person wiegt der Stocherkahn 2,38 Tonnen. Hier ist die Frage erlaubt, ob ein entsprechend vollbesetzter Kahn noch mit einer Stange verkehrssicher gesteuert werden kann? Dabei wird nicht verkannt, dass ein großer Kahn kippssicher ist und auch Vorteile beim Ein- und Ausstieg vorweist.

Um der Tendenz, dass Stocherkähne immer länger und breiter werden, gegenzusteuern, müssen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit die Ausmaße der Stocherkähne vorgegeben werden. Damit wird auch die Tradition gewahrt. Ebenso kann der Platzproblematik beim Anlegen der Kähne und beim Ein- und Aussteigen an den Anlegestellen abgeholfen werden.

zu § 1 Abs. 4:

Erkennungsnummern waren in der Vergangenheit oft nicht sichtbar, vor allem nachts. Die Verwaltung muss aber Regeln kontrollieren und bei Verstößen die Verantwortlichen zur Verantwortung ziehen können. Eine verbesserte Kennzeichnung ist auch bei gewerblich genutzten Stocherkähnen notwendig, um zu vermeiden, dass Kähne, die keine gewerbliche Zulassung haben, als solche genutzt werden.

zu § 1 Abs. 5:

Stocherkähne müssen über Nacht grundsätzlich an den zugewiesenen Liegeplätzen angelegt werden.

3.2 Änderung der Benutzungsordnung für die Stocherkahnliegeplätze am Neckar

In einer Benutzungsordnung kann grundsätzlich festgelegt werden, was den ordnungsgemäßen Betrieb und den Widmungszweck der öffentlichen Einrichtung sicherstellen soll.

zu § 1 und § 2:

Die Benutzungsordnung wird um das Wasserfahrzeug „Floß“ ergänzt und ein Liegeplatz an der Anlegestelle „Casino“ mit „Steinlachhafen“, der bau- und wasserrechtlich genehmigt ist, zugewiesen.

zu § 3:

Die Saison wird verlängert und der Beginn auf 15. März des jeweiligen Jahres vorverlegt.

zu § 4:

Grundsätzlich müssen öffentliche Einrichtungen nicht so eingerichtet sein, dass jede denkbare Nutzerin/jeder denkbare Nutzer tatsächlich eine Zulassung erlangen kann. Das Prioritätenprinzip ist grundsätzlich ein geeignetes Mittel, um daraus resultierende Verteilungskämpfe zu lösen. Allerdings muss die Verwaltung zur Nutzung der knappen Kapazitäten „nach gleichen Grundsätzen“ eine zielführende Regelung finden, bei der der Grundsatz der Chancengleichheit gemäß Artikel 3 Abs. 1 GG beim Zugang zu einem Stocherkahn oder Floß gewährleistet ist. Eine Bewerberin/ein Bewerber hat grundsätzlich in einer realistischen Zeitspanne einen Anspruch auf Teilhabe an einem Stocherkahnliegeplatz. Die Bewerbungen werden nach Prüfung der personenbezogenen Kriterien, je nach Nutzung des Stocherkahns, in die Kategorie freizeitorientierte Nutzung in der Form einer Kahngemeinschaft und gewerbliche Nutzungen, die der gewerberechtlichen Anmeldung unterliegen, eingeteilt. Unter dem Begriff Kahngemeinschaften fallen alle nicht gewerblichen Nutzer, egal ob Privatpersonen, Verbindungen, Vereine oder Institutionen. Eine Kahngemeinschaft muss, um eine Zulassung zur Benutzung eines Liegeplatzes zu bekommen, aus mindestens 5 Personen, die

nicht unmittelbar einer Familie angehören und ihre Hauptwohnung in Tübingen haben, bestehen. Die Gewerblichen werden, entsprechend der Gewerbeanmeldung in Haupt- und Nebengewerbliche eingeteilt. Hauptgewerbetreibende zeichnen sich dadurch aus, dass durch die Ausübung der überwiegende Teil des Lebensunterhalts erzielt wird und die Gewerbetreibenden einer selbständigen Versicherungspflicht unterliegen.

Mit der Regelung in § 4 Abs. 3 soll jeder Bewerberin/jedem Bewerber eine realistische Chance auf den Zugriff auf einen Stocherkahn und mithin auf einen Liegeplatz eingeräumt werden. Dies wird mit der Verpflichtung der Liegeplatzinhaber, die auf der Warteliste stehenden Bewerberinnen und Bewerber in eine Kahngemeinschaft aufzunehmen, erreicht.

Wie ein dem Gleichheitsgrundsatz gerecht werdendes Zulassungssystem auszugestaltet ist, welche Bewerbergruppen gebildet und nach welchen Kriterien innerhalb der Gruppe Liegeplätze zugeteilt werden, liegt im Gestaltungsermessen des Gemeinderats. Eine Einteilung in verschiedene Bewerbergruppen und die konkreten Regelungen und Kriterien unterliegen, soweit sie vernünftig, konzeptionell sinnvoll und ausgewogen sind, der einrichtungsbezogenen Ausgestaltungsbefugnis des Gemeinderates und sind Inhalt seines Beschlusses.

Grundsätzlich kann der Gemeinderat eine neue Zulassungspraxis beschließen, um den Benutzeranspruch zu reglementieren und die verschiedenen, teilweise widersprechenden privaten Nutzungsinteressen zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen.

3.3 Anpassung der Gebühren für die Stocherkahnliegeplätze

Die Gebühren für die Stocherkahnliegeplätze wurden seit ihrer Festsetzung 2001 nicht mehr erhöht. Die mit dem Stocherkahnbetrieb verbundenen Kosten sind an die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse anzupassen und es ist eine Unterscheidung zwischen einer freizeitorientierten Nutzung und einer gewerblichen Betätigung vorzunehmen. Die Gebührenbemessung erfolgt dabei auf der Grundlage der durch die Verwaltung erbrachten Leistungen, bemisst sich aber auch an bestehenden individuellen Interessen. Dabei sollen die gestaffelten Gebühren auch gewisse Lenkungseffekte ausüben. Beliebte Plätze sind daher teurer als weniger attraktive. Die Kostensteigerungen im Vergleich zum Haushaltsjahr 2017 ergeben sich durch eine Neuberechnung der Personalkosten, verursacht insbesondere durch eine erhöhte Kontrolldichte des Kommunalen Ordnungsdienstes.

Gebührenkalkulation – Berechnung der Gebührenobergrenze

Der Betrieb, die Verwaltung und Unterhaltung der Stocherkahnliegeplätze erfordern 2017 folgende Ausgaben:

Unterhaltung Grundstücke	3.000,- €
Personalkosten, Anlage 8	16.445,- €
Innere Verrechnung	2.412,- €
Abschreibung	1.030,- €
Verzinsung	2.511,- €
Summe	25.398,- €

Für die Stocherkahnliegeplätze ergeben sich auf der Basis einer entsprechenden Divisionskalkulation – Anlage 7 - folgende Benutzungsgebühren und voraussichtlich folgende Einnahmen:

1. Bismarckstraße	24 x 80,- € = 1.920,- €
2. Hermann-Kurz-Straße/Jugendherberge	51 x 160,- € = 8.160,- €
3. Hölderlinturm	25 x 320,- € = 8.000,- €
4. Casino	23 x 320,- € = 7.360,- €
Einnahmen	25.440,- €

Grundsätzlich werden die im Rahmen einer Divisionskalkulation entsprechend der Wertigkeit der Anlegestellen ermittelten Gebühren bei Stocherkähnen, mit denen gewerblich über 300 Fahrten gefahren werden 140% der Gebühren verrechnet, bei Stocherkähnen mit denen zwischen 50 und 300 Fahrten gewerblich gefahren werden 120% und bei Kähnen mit denen unter 50 gewerbliche Fahrten vorgenommen werden 100% der Gebühren verrechnet. Die die einer freizeitorientierten Nutzung unterliegen zahlen 80% der Gebühren.

1. Bismarckstraße	
80% Freizeitorientiert	21 x 64,- € = 1.344,- €
140% Gewerblich über 300 Fahrten	2 x 112,- € = 224,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	1 x 96,- € = 96,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	- - -
2. Hermann-Kurz-Straße/Jugendherberge	
80% Freizeitorientiert	38 x 128,- € = 4.864,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	3 x 224,- € = 672,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	6 x 192,- € = 1.152,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	4 x 160,- € = 640,- €
3. Hölderlinturm	
80% Freizeitorientiert	14 x 256,- € = 3.584,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	3 x 448,- € = 1.344,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	5 x 384,- € = 1.920,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	3 x 320,- € = 960,- €
4. Casino	
80% freizeitorientiert	12 x 256,- € = 3.072,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	6 x 448,- € = 2.688,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	4 x 384,- € = 1.536,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	1 x 320,- € = 320,- €

Der Stocherkahn gehört zum Image von Tübingen und ist Gegenstand der touristischen Vermarktung. Er ist als solcher ein Kulturgut und muss erhalten werden. Daher besteht an dessen Betrieb grundsätzlich ein öffentliches Interesse. Insoweit werden die hier dargestellten Gebühren jeweils um 30% ermäßigt:

1. Bismarckstraße	
80% Freizeitorientiert	21 x 45,- € = 945,- €
140% Gewerblich über 300 Fahrten	2 x 78,- € = 156,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	1 x 67,- € = 67,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	- - -

2. Hermann-Kurz-Straße/Jugendherberge	
80% Freizeitorientiert	38 x 90,- € = 3.420,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	3 x 157,- € = 471,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	6 x 134,- € = 804,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	4 x 112,- € = 448,- €
3. Hölderlinturm	
80% Freizeitorientiert	14 x 179,- € = 2.506,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	3 x 314,- € = 942,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	5 x 269,- € = 1.345,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	3 x 224,- € = 672,- €
4. Casino	
80% freizeitorientiert	12 x 179,- € = 2.148,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	6 x 314,- € = 1.884,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	4 x 269,- € = 1.076,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	1 x 224,- € = 224,- €

Die Neukalkulation ergibt einen Kostendeckungsgrad von 67%.

Die Kostenerhöhung erklärt sich, wie bereits ausgeführt, mit einer signifikanten Erhöhung bei den Personalkosten. In Anbetracht der großen Nachfrage nach Liegeplätzen und dessen entsprechenden Aufwand hält die Verwaltung die Benutzungsgebühren für angemessen. Das gilt auch für die Gebühren für die gewerbliche Nutzung. Aufgrund der touristischen Vermarktung und der entsprechenden Nachfrage sind auch die Gebühren für die Haupt- und Nebengewerblichen, die monatlich, je nach Anlegestelle zwischen 2,50 € und 19,25 € (für 8 Saisonmonate) an Mehrkosten betragen, angemessen.

Ein knappes Gut braucht einen angemessenen Preis, nur so lässt sich auch ein Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage erreichen.

3.4 Aufwertung und Erweiterung der Anlegestellen

Im Zusammenhang mit den Anlegestellen müssen wichtige Weichen für die kommenden Jahre gestellt werden. Die Verwaltung wird deshalb Maßnahmen zur Ertüchtigung der Anlegestelle Hölderlinturm im Winterhalbjahr 2017/2018 vornehmen. Weiterhin will die Verwaltung prüfen, welche der bestehenden Anlegestellen (z.B. Jugendherberge/Casino) möglicherweise weiter maßvoll und anwohnerverträglich ausgebaut werden kann. Dabei ist nicht das Ziel weitere Stocherkähne unterzubringen, sondern eine Entlastung der Anlegestelle „Hölderlinturm“ zu erreichen. Dasselbe gilt für den Einbau einer Pegelmesseinrichtung an einer geeigneten Stelle des Neckars. Ein weiterer Prüfauftrag soll dahingehend ergehen, ob im Rahmen einer Aufwertung der Grünfläche hinter dem Neckarmüller, dort eine zusätzlich Ein- und Ausstiegstelle für Gruppenfahrten geschaffen werden kann. Die Realisierung dieser Maßnahmen ist in den Finanzplan 2018/2019 aufgenommen, bedarf aber jeweils eines Beschlusses des Gemeinderats.

Anlegestelle Hölderlinturm

Die Anlegestelle Hölderlinturm muss verkehrssicher sowie optisch und funktionell aufgewertet werden. Das Gelände ist in Teilen uneben, abschüssig und wenig attraktiv. Die Anlegestelle sollte daher durch eine zurückhaltende Erneuerung unter Bewahrung des Bestandes ertüchtigt und aufgewertet werden. Geplant sind eine Entfernung der Wurzeln und ei-

ne durchgehende Pflasterung mit gut begehbarem Granitpflaster. Ebenso soll die Anlegesituation und der Ein- und Ausstieg durch eine Neuverlegung und Verbreiterung einer vorhandenen und durch den Einbau eines zusätzlichen Treppenzugangs zum Wasser verbessert werden. Die Treppen sollen mit einem Handlauf versehen werden, der im Falle von Hochwasser entfernt werden kann. Zudem soll eine neue Weide gepflanzt, zusätzliche Papierkörbe aufgestellt und eine Anbindung an den Hölderlingarten hergestellt werden. Die Maßnahme ist für das Winterhalbjahr 2017/2018, vor Beginn der Stocherkahnsaison, geplant (siehe auch Ziff. 2.3).

Anlegestelle Casino

Zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste sollte sowohl ein Rettungsausstieg aus dem Neckar geschaffen, als auch ein Rettungsring bereitgestellt werden. Für Behinderte soll der Ein- und Ausstieg verbessert werden.

Erweiterung der Anlegestellen „Casino“/„Jugendherberge“

Um die Anlegesituation an den bestehenden Anlegestellen, insbesondere der Anlegestelle „Hölderlinturm“ zu entzerren, empfiehlt die Verwaltung zu prüfen, ob die Anlegestellen („Casino“/„Jugendherberge“) maßvoll um bis zu insgesamt ein Dutzend Liegeplätze erweitert werden können.

Das Regierungspräsidium Tübingen als Träger der Ausbau- und Unterhaltungslast des Neckars hat grundsätzlich kein originäres Interesse an zusätzlichen ausgebauten Ufer- und Böschungsabschnitten am bereits heute stark ausgebauten Neckar. Vor diesem Hintergrund wird seitens des RP die Strategie bevorzugt, bereits ausgebaute Bereiche des Neckars, der Neueinrichtung von Liegeplätzen vorzuziehen.

3.5 Einrichtung einer Ein- und Ausstiegsstelle

Dem Bedarf nach einer sicheren Ein- und Ausstiegsstelle sowie einer komfortablen Wartezone für Gruppenfahrten könnte mit einer Ein- und Ausstiegsstelle im Rahmen der Neugestaltung und Aufwertung der Grünfläche zwischen der Gaststätte „Neckarmüller“ und Schwabenhaus Rechnung getragen werden. Die Verwaltung überlegt die Herstellung einer barrierefrei erreichbaren Sitzstufenanlage zum Neckar, die als Ein- und Ausstieg dienen kann. Hier bietet es sich auch an, ausschließlich einen Ein- und Ausstieg für Stocherkahn/Floß zu realisieren. Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2019 angedacht, mit der Planung soll 2018 begonnen werden. Die Maßnahme, die in der Kostenfinanzierungsübersicht mit 300.000 € angesetzt ist, ist über das Sanierungsgebiet „Südliches Stadtzentrum“ förderfähig.

3.6 Einbau eines Hochwasserpegelmessers

Im Workshop wurde im Zusammenhang mit der Diskussion um Schwellenwerte bei Hochwasser ein eigener Tübinger Hochwassermesspegel ins Gespräch gebracht. Bisher wird als Referenzwert stets auf den Hochwasserpegel Horb abgehoben. Grundsätzlich wäre zur Beurteilung der Hochwasserlage ein eigener Pegel besser. Insoweit müssten die Kosten und der Standort der Messeinrichtung ermittelt bzw. festgelegt werden. Das Regierungspräsidium bietet an, bei der Auswahl eines passenden Messsystems und bei der Festlegung der genauen Örtlichkeit beratend zur Seite zu stehen. Die Verwaltung prüft zudem, ob und inwieweit die Pegelmesser der SWT genutzt werden können.

3.7 Prüfung der Frage, wie viele Stocherkähne, Boote und Flöße können gleichzeitig auf dem Neckar verkehren.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung neuer Liegeplätze ist die Frage zu stellen, wie viele Stocherkähne, Boote, Flöße und sonstige Wasserfahrzeuge gleichzeitig auf dem Neckar verkehren können, ohne dass eine Gefahr für die Nutzer einhergeht und die Lärmbelästigung für die Anwohner erträglich bleibt.

Die Verwaltung schlägt vor, den Bestand an Stocherkahnliegeplätzen grundsätzlich nicht zu erhöhen und auch keine weiteren Liegeplätze für sonstige Wasserfahrzeuge, wie beispielsweise Flöße oder Pletnaboote bzw. Verleihstationen für z.B. Stand up Paddling, einzurichten, da die befahrbare Wasserfläche begrenzt ist. Im Ergebnis soll der Status quo mit 123 Liegeplätzen beibehalten werden.

4. Lösungsvarianten

4.1 100% Kostendeckung

Die Stocherkahnanlegestellen sind öffentliche Einrichtungen und die Gebühren können kostendeckend festgesetzt werden. Wie bereits auf Seite 9 und 10 dargestellt kann bei folgenden Gebühren ein Kostendeckungsgrad von 96% erreicht werden:

1. Bismarckstraße	
80% Freizeitorientiert	21 x 64,- € = 1.344,- €
140% Gewerblich über 300 Fahrten	2 x 112,- € = 224,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	1 x 96,- € = 96,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	- - -
2. Hermann-Kurz-Straße/Jugendherberge	
80% Freizeitorientiert	38 x 128,- € = 4.864,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	3 x 224,- € = 672,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	6 x 192,- € = 1.152,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	4 x 160,- € = 640,- €
3. Hölderlinturm	
80% Freizeitorientiert	14 x 256,- € = 3.584,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	3 x 448,- € = 1.344,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	5 x 384,- € = 1.920,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	3 x 320,- € = 960,- €
4. Casino	
80% freizeitorientiert	12 x 256,- € = 3.072,- €
140% (Neben-)Gewerblich über 300 Fahrten	6 x 448,- € = 2.688,- €
120% (Neben-)Gewerblich 50-300 Fahrten	4 x 384,- € = 1.536,- €
100% (Neben-)Gewerblich unter 50 Fahrten	1 x 320,- € = 320,- €

Bei einer annähernden Kostendeckung von 100% werden die Mehrkosten für Haupt- und Nebengewerbliche, die monatlich, je nach Anlegestelle anfallen, zwischen 8,88 € und 36,- € (für 8 Saisonmonate) betragen.

4.2 Einrichtung neuer Liegeplätze im Bereich der Jahnallee

Vor dem Hintergrund der Vielzahl der Bewerbungen ist es grundsätzlich denkbar in der Jahnallee, im Bereich zwischen dem Ein- und Ausstieg der Paddelfreunde des SV03 Tübingen und der Rollenbahn des Stocherkahnvereins Stocherkahnliegeplätze für etwa 20 Boote einzurichten. Hier gibt das Regierungspräsidium zu bedenken, dass das Ufer und auch die Böschung ausgebaut werden müsste. Dies würde den Bestrebungen, ein naturnahes Gewässer zu erhalten, entgegenstehen. In diesem Zusammenhang bringt das Regierungspräsidium den ausgebauten Bereich unterhalb der B28 ins Gespräch.

4.3 Weitere Lösungsvorschläge aus dem Workshop, die nicht im Verwaltungsvorschlag aufgenommen wurden:

- Einrichtung von 180 Liegeplätzen am Neckar und Abwechslung beim Befahren des Neckars (z.B. Rotation bzw. Timesharing, gerade Nummern/ungerade Nummern). Die Herstellung von 180 Liegeplätzen am Neckar ist nicht realistisch und auch nicht realisierbar und ein entsprechendes Rotationsprinzip bzw. Timesharing-System wäre kaum zu kontrollieren.
- Einrichtung von Toiletten. Trotz dem Angebot „Nette Toilette“ fehlt es im Bereich der Anlegestellen grundsätzlich an Toiletten. Um diesem Missstand auch vor dem Hintergrund der touristischen Vermarktung etwas abzuwenden, könnte die Toilettenanlage in der Clinicumsgasse wieder hergestellt werden. Der Gemeinderat wird das Thema Toiletten im Rahmen der Haushaltsberatungen 2018 behandeln.
- Qualifizierung/Prüfung der Geeignetheit der kommerziellen, gewerblichen Fahrer. Hierfür fehlt die rechtliche Grundlage und auch die entsprechenden Prüfungskriterien und Prüfungsorgane. Der Inhalt der Gewässerverordnung und der Benutzungsverordnung bestimmt sich nach den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bzw. nach dem Widmungszweck der Einrichtung. Weitergehende Forderungen etwa ästhetischer oder fremdenverkehrspolitischer Art dürfen nicht gestellt werden. Hier käme nur eine freiwillige Selbstverpflichtung in Frage.
- Einrichtung einer „Hafenmeisterei“
Hier stellt sich die Frage, welche Aufgabe hat ein Hafenmeister und wie würde eine derartige vollumfängliche Stelle finanziert werden? Die erforderlichen Kontrollen der Regeln rund um das Stocherkahnfahren kann durch die Verwaltung, insbesondere durch den direkten Einsatz des Kommunalen Ordnungsdienstes vorgenommen werden. Dessen zusätzliche Einsatzzeiten werden über die Gebühren refinanziert (siehe Anlage 8).
- Anlegen von Schwimmwesten
Die Frage könnte in der Form geklärt werden, dass Kinder und Nichtschwimmer eine Weste anlegen und auf dem Kahn eine weitere Weste vorgehalten wird. Möglicherweise ist auch ein Rettungsring auf dem Stocherkahn eine Alternative zu den Schwimmwesten.
- Gastronomische Angebote
Die Abgabe von alkoholischen Getränken gegen Entgelt an Dritte bedarf einer Erlaubnis nach dem Gaststättengesetz, nicht dagegen die Abgabe von Speisen und nicht alkoholischen Getränken. Aus Gemeinwohlerwägungen, also aus sachlichen Gründen, die zweckmäßig und verhältnismäßig erscheinen, kann in der Benutzungsordnung eine Erlaubnispflicht für die Abgabe von Speisen und nicht alkoholischen Getränken vorgegeben werden. Sachliche Gründe sind in diesem Zusammenhang Themen, die die Verschmutzung und Vermüllung sowie die Sicherheit zum Inhalt haben.
- Treibholzabweiser, Wellenbrecher, im Bereich der Anlegestellen
Das Regierungspräsidium sieht das sehr kritisch, wollte aber zu diesem Thema, ohne dass konkrete Vorstellungen vorliegen, keine Aussage treffen.

- Schnellere Erreichbarkeit, Telefonliste
Die Stocherkahnbesitzer können sich untereinander freiwillig austauschen und sich in eine Telefonliste eintragen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Begleitung der Stocherkahnsaison wird wie vorgeschlagen mehr personelle Ressourcen binden. Auch wird die Pflege und Müllentsorgung einen Mehraufwand generieren. Die Verwaltung schlägt vor, die Kostendeckung von 70 % zu erreichen; 30 % werden wegen des öffentlichen Interesses am Betriebe der Stocherkahnanlage nicht umgelegt. Als Lösungsvariante ist unter Ziff. 4 eine Kostendeckung von ca. 100 % berechnet.

Die Verbesserung der Infrastruktur wird in gesonderten Vorlagen mit den finanziellen Auswirkungen dem Gemeinderat vorgelegt.