



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	01.03.2022
32	StR Norbert Dahmen	

verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Andreas Meißner	22915	-
Beate Siekmann	22329	

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	16.03.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	22.03.2022	Empfehlung
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	24.03.2022	Empfehlung
Ausschuss für Bürgerdienste, öffentliche Ordnung, Anregungen und Beschwerden	29.03.2022	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	31.03.2022	Empfehlung
Rat der Stadt	31.03.2022	Beschluss

Tagesordnungspunkt

E-Roller als Teil des Mobilitätskonzeptes der Stadt Dortmund sowie Satzung zur vierten Änderung der Sondernutzungssatzung der Stadt Dortmund

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt Dortmund beschließt, das Ausbringen von E-Rollern im öffentlichen Straßenraum durch Straßenrecht zu reglementieren. Hierzu beauftragt der Rat der Stadt Dortmund die Verwaltung, eine Sondernutzungserlaubnis mit straßenrechtlichen Auflagen zu erarbeiten.
2. Der Rat der Stadt Dortmund nimmt das Mobilitätskonzept zum Thema E-Roller der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Ausarbeitung und dem Abschluss einer aktualisierten Kooperationsvereinbarung mit den Betreibern von Leih-E-Rollern.
3. Der Rat der Stadt Dortmund beschließt die Änderung der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Dortmund durch den anliegenden Entwurf als Satzung zur vierten Änderung der Sondernutzungssatzung.

Personelle Auswirkungen

Keine

Finanzielle Auswirkungen

Derzeit werden von den verschiedenen Anbietenden insgesamt ca. 3.500 Roller zum Verleih angeboten. Bei einer geplanten Gebühr i.H.v. 20 € pro E-Roller und Jahr ist ein Ertrag i.H.v. 70.000,00 € zu erwarten.

Auftrag	Sachkonto	Bezeichnung	2022	2023	2024	2025	2026
320204016002	430100	Verwaltungsgebühren (steuerfrei)	-70.000 €	-70.000 €	-70.000 €	-70.000 €	-70.000 €

Im Zuge der Haushaltsplanung 2023 ff. sind die dargestellten finanziellen Auswirkungen zu berücksichtigen. Im Haushaltsjahr 2022 kommt es zu Mehrerträgen in Höhe von 70.000 €. Die Mittel ab dem Haushaltsjahr 2023 werden im Rahmen der Haushaltsplanung 2023 ff. berücksichtigt.

Klimarelevanz

Keine

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor

Ludger Wilde
Stadtrat

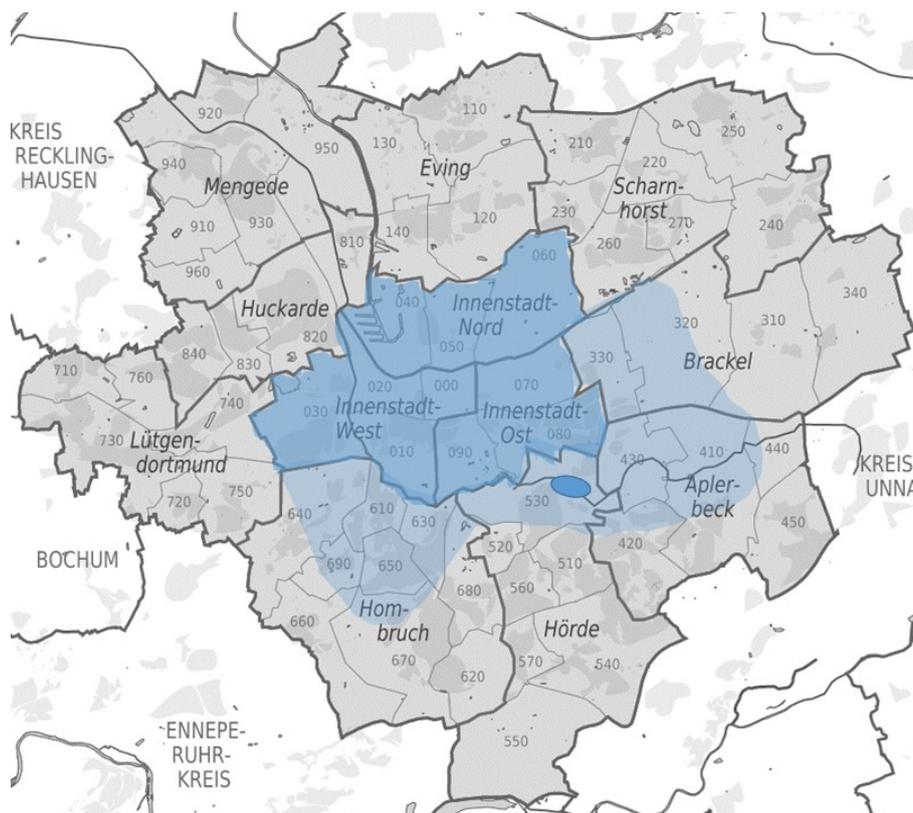
Norbert Dahmen
Stadtrat

Begründung

1. Ausgangslage und rechtliche Grundlagen

Elektrokleinstfahrzeuge stellen einen Bestandteil des modernen Mobilitätsangebotes dar. E-Roller sind seit ihrer ersten Aufstellung im Jahr 2019 ein wichtiges Instrumentarium der Mobilitätswende im innerstädtischen Bereich. Seit 2019 werden in Dortmund durch mittlerweile fünf gewerblicher Verleiher eine steigende Anzahl von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Roller) angeboten.

Derzeit werden insgesamt ca. 3.500 E-Roller hauptsächlich in den Innenstadtbezirken



1 Schwerpunkte der E-Roller Verteilung

und in den Stadtteilnebenzentren im Straßenraum von den vg. Betrieben regelmäßig zum Verleih angeboten. Die einzelnen Firmen betreiben unterschiedlich große Flotten. Während einzelne Betreiber von 300 bis 800 E-Scooter anbieten, stehen bei anderen Unternehmen bis zu 1.300 E-Scooter zum Verleih bereit, diese vorwiegend in den Innenstadtbezirken.

Das Geschäftsmodell sämtlicher gewerblicher Anbieter von E-Rollern basiert auf dem sogenannten „Free-Floating-Prinzip“. Hierbei bestehen keine festen Ausleih- oder Rückgabe-Stationen und die Ausleihe und Rückgabe kann in einem definierten Teil des Stadtgebietes erfolgen. Die Nutzenden finden den E-Roller mit Hilfe einer Smartphone-App.

Beim „Free-Floating“ werden die E-Roller regelmäßig durch die gewerblichen Betreiber eingesammelt, aufgeladen und wieder an zentralen Orten aufgestellt. Nach der bisher vorherrschenden Rechtsmeinung und im Einklang mit der bisherigen verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung (Hamburgisches OVG, Beschluss vom 19.06.2009 – 2 Bs 82/09 Rn. 11) wurde diese Art der Nutzung öffentlicher Wegefläche grundsätzlich dem (erlaubnisfreien) Gemeingebrauch zugeordnet, soweit diese Fahrzeuge bei objektiv gegebener und gewollter Möglichkeit der jederzeitigen Inbetriebnahme von einem nach dem Straßenrecht zulässigen Verkehrsvorgang Gebrauch machen (Parken und Fahren). Das „Free Floating“ war auch aus diesem Grund bisher dem Gemeingebrauch zugerechnet und nicht als (erlaubnispflichtige) Sondernutzung qualifiziert worden.

Der Nutzung von E-Rollern im Straßenverkehr richtet sich im Wesentlichen nach den Vorschriften der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) und selbstverständlich der Straßenverkehrsordnung (StVO). Danach gilt:

- Sofern vorhanden, sind Radfahrstreifen oder baulich angelegte Radwege im Sinne der StVO zu benutzen.
- Nur wenn weder ein Radweg noch ein Radfahrstreifen vorhanden ist, müssen sie die Fahrbahn benutzen.
- In bestimmten Ausnahmefällen ist auch das Fahren in sog. „verkehrsberuhigten Zonen“, jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit, zulässig.
- Einbahnstraßen dürfen in Gegenrichtung nur befahren werden, wenn ein Radweg vorhanden ist oder das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (= einzige Situation, in der das Zusatzzeichen auch für EKF gilt) es ausdrücklich erlaubt.
- Das Fahren in Fußgängerzonen oder auf Gehwegen ist nicht zulässig.

Darüber hinaus ist das aktuell am 04.11.2021 vom Landtag NRW verabschiedete Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) zu beachten, welches am 01. Januar 2022 in Kraft getreten ist.

Darin wird der Ausbau von Rad- und E-Roller- Leihangeboten an Mobilstationen und in zentralen Lagen von Wohngebieten und außerhalb der Innenstädte unterstützt.

Nach § 30 I FaNaG NRW sollen für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV im öffentlichen Raum bei Bedarf gesonderte Bereiche jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden. Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen darf nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird (vgl. § 30 III FaNaG NRW).

Die Gesetzgebung hat hier durch § 30 II FaNaG NRW klargestellt, dass Elektrokleinstfahrzeuge einen Bestandteil des multimodalen Mobilitätsangebotes

darstellen und dass damit die Nutzung von E-Rollern ihren Platz im Nahmobilitätskonzept der Kommunen finden soll.

Am 20.11.2020 hat das Oberverwaltungsgericht NRW (OVG NRW) in einem Eilverfahren zur Regelung der Vollziehung einer behördlichen Anordnung erstmalig das Aufstellen von Leihrädern zum Zwecke der Neuvermietung als erlaubnispflichtige Sondernutzung im Sinne des § 18 Straßen- und Wegegesetz NRW qualifiziert. Nach Ansicht des OVG NRW basiert das Geschäftsmodell auf der Möglichkeit zur Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch die dort nach endgültiger Rückgabe zur erneuten Vermietung abgestellten und zum Abschluss von Mietverträgen bereit gehaltenen Fahrräder. Die Fahrräder seien nicht nur Mietgegenstand, sondern durch ihr bloßes Vorhandensein im Straßenraum – solange sie nicht gemietet sind – auch eine andauernde Aufforderung zum Abschluss eines Mietvertrages. Bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme (und nach endgültiger Beendigung des Mietverhältnisses durch den jeweiligen Nutzenden) stellen Mieträder nach gerichtlicher Auffassung eine verkehrsfremde Sache dar – und eben dies sei als Sondernutzung einzustufen. Denn die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraumes durch die angebotenen E-Scooter ist nicht vornehmlich auf die Teilnahme am Straßenverkehr gerichtet, sondern verfolgt ausschließlich gewerbliche Zwecke.

Diese Rechtsprechung lässt sich ohne weiteres auch auf den E-Roller-Verleih, der nach einem ähnlichen Prinzip erfolgt, übertragen. Die Änderung der bisherigen Rechtsprechung macht eine Neubewertung der derzeitigen Verfahrensweise möglich, auch wenn es sich zunächst nur um einen Beschluss im Eilverfahren handelt und eine Entscheidung im Hauptsachverfahren noch aussteht.

2. Ziele der E-Roller Mobilitätsplanung

Das Kleinstfahrzeug E-Roller bietet bei einem sinnvollen Einsatz eine nachhaltige und im besten Fall klimaneutrale Möglichkeit zur Fortbewegung. Da sich die Fahrzeuge aufgrund ihrer Beschaffenheit vor allem für kurze Wegebeziehungen eignen, bieten sie ein Potenzial als Zubringer für den ÖPNV. Die E-Roller sollen die Wege von und zu den Haltepunkten des ÖPNV komfortabler und schneller bedienen. Im günstigsten Fall soll damit die Nutzung von privatem motorisiertem Individualverkehr vermieden werden. In den Innenstadtbezirken hingegen ist der ÖPNV in der Regel so gut ausgebaut, dass ein vorgeschalteter Weg mit dem E-Scooter nicht notwendig ist.

Zudem führt der Betrieb im sog. „Free-Floating“ bei den dort vergleichsweise engen Straßenräumen zu vielfältigen Problemen in Bezug auf Einschränkungen des Fuß- und Radverkehrs. Daher soll in den dicht bebauten Bereichen der Innenstadtbezirke sowie am PHOENIX See eine Deckelung der Fahrzeugflotten vorgesehen werden. Je Verleihfirma sollen dort zusammen 300 Fahrzeuge zugelassen werden. Im Weiteren soll in diesen Bereichen der Leihbetrieb auf Basis von festen Abstellflächen im Rahmen einer neuen Kooperationsvereinbarung bzw. der Sondernutzungserlaubnis umgesetzt werden. Eine Ausleihe sowie das „Ausloggen“ der Fahrzeuge durch die Nutzenden wird in diesen Bereichen nur auf den zuvor definierten Abstellflächen möglich sein.

Die Außenbezirke bleiben von dieser Regelung vorerst ausgenommen, dort bleibt der „Free-Floating“-Betrieb zulässig und eine Deckelung der Flotten erfolgt nicht.

Die Stadt wird die bestehenden Abstellverbotszonen fortschreiben, die insbesondere die Fußgängerzonen, Radwege, Grünanlagen, ÖPNV-Wartebereiche, Flächen um Gewässer sowie Wälder und Naturschutzgebiete beschreiben. Die weitere Entwicklung wird zeigen, ob die Verwaltung in Zukunft weitere Steuerungsmaßnahmen ergreifen muss.

In der bisherigen Praxis hat sich gezeigt, dass viele Nutzende über eine mangelnde Kenntnis der für E-Roller geltenden Verkehrs- und Nutzungsregelungen verfügen. Insbesondere das Befahren von Gehwegen und Fußgängerzonen sowie das verkehrsbehindernde oder –gefährdende Abstellen der Fahrzeuge stellt eine Gefahrenquelle für die übrigen Verkehrsteilnehmenden dar. Diesem Verhalten muss durch eine bessere Aufklärung entgegengewirkt werden. Aus diesem Grund werden die Betreiber verpflichtet, ihre Kund*innen in regelmäßiger und geeigneter Weise über die gesetzlichen Bestimmungen sowie die in Dortmund geltenden Regeln aufzuklären. Es ist zu erwarten, dass einzelne Nutzende auch trotz einer ausreichenden Aufklärung die von ihnen entliehenen E-Roller nicht den Regelungen entsprechend abstellen. Daher werden die Betreiber zu Maßnahmen verpflichtet, die einem solchen Verhalten entgegenwirken. Integraler Bestandteil hiervon ist die Einführung eines Fotobeweises für das regelkonforme Abstellen. Nutzende sollen also verpflichtet werden, das regelkonforme Abstellen des Fahrzeugs durch ein zum Anbietenden hochgeladenes Foto zu dokumentieren.

Die bisherige Geschäftspraxis der Betreiber basiert darauf, möglichst wenige Daten für die Anmeldung zu erheben. Dieses Vorgehen ist im Sinne einer niedrighwelligen Möglichkeit zur Wahrnehmung des Mobilitätsangebotes grundsätzlich positiv zu beurteilen. Allerdings hat sich in den vergangenen zwei Jahren gezeigt, dass die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten sehr erschwert wird, wenn die Anbieter keinen Klarnamen und eine Anschrift als Mindestanforderung erheben. Andere Anbieter von Angeboten geteilter Mobilität (Carsharing, Nextbike und Andere) handhaben dies anders. Ziel ist es, die Betreiberfirmen im Rahmen der Kooperationsvereinbarungen zu verpflichten, den Namen und die Anschrift ihrer Kund*innen zu erheben und diese im begründeten Fall im Rahmen von Ermittlungen der Behörden herauszugeben.

Die vergangenen zwei Jahre haben gezeigt, dass eine wirksame Überwachung ohne ausreichende Daten nicht funktionieren kann. Die Verwaltung benötigt einen minutengenauen Überblick über die Lokalisierung und den Zustand der einzelnen Flotten. Insbesondere vor dem Hintergrund der beabsichtigten Deckelung der Flottengrößen sind solche Informationen von besonderer Bedeutung. Daher werden die Betreiber verpflichtet, für diesen Zweck ausreichende Daten datenschutzkonform an die Verwaltung zu übermitteln.

Zur Erreichung der Ziele beabsichtigt die Verwaltung mit Blick auf die oben dargestellte Rechtsprechung des OVG NRW, den aktuell fünf gewerblichen Verleihern von E-Rollern für das Anbieten ihrer Fahrzeuge gebührenpflichtige Sondernutzungserlaubnisse unter Auflagen und Bedingungen zu erteilen. Die Stadt Dortmund folgt damit dem Beispiel der nordrhein-westfälischen Städte Düsseldorf, Mülheim und Neuss.

Da Auflagen und Bedingungen in Sondernutzungserlaubnissen nur dann zulässig sind, wenn sie einen Bezug zum Straßenrecht haben, kann an dieser Stelle das Verhalten der

Nutzenden, welche sich im Rahmen des Gemeingebrauchs auf der öffentlichen Wegefläche bewegen, grundsätzlich nicht reglementiert werden. Die bisher mit den Anbietenden abgeschlossenen Kooperationsvereinbarungen sollen daher neu gefasst werden, um die straßenrechtlich zu bewertenden Aspekte nur noch im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis rechtsverbindlich zu regeln.

3. Erfahrungen in Dortmund seit 2019

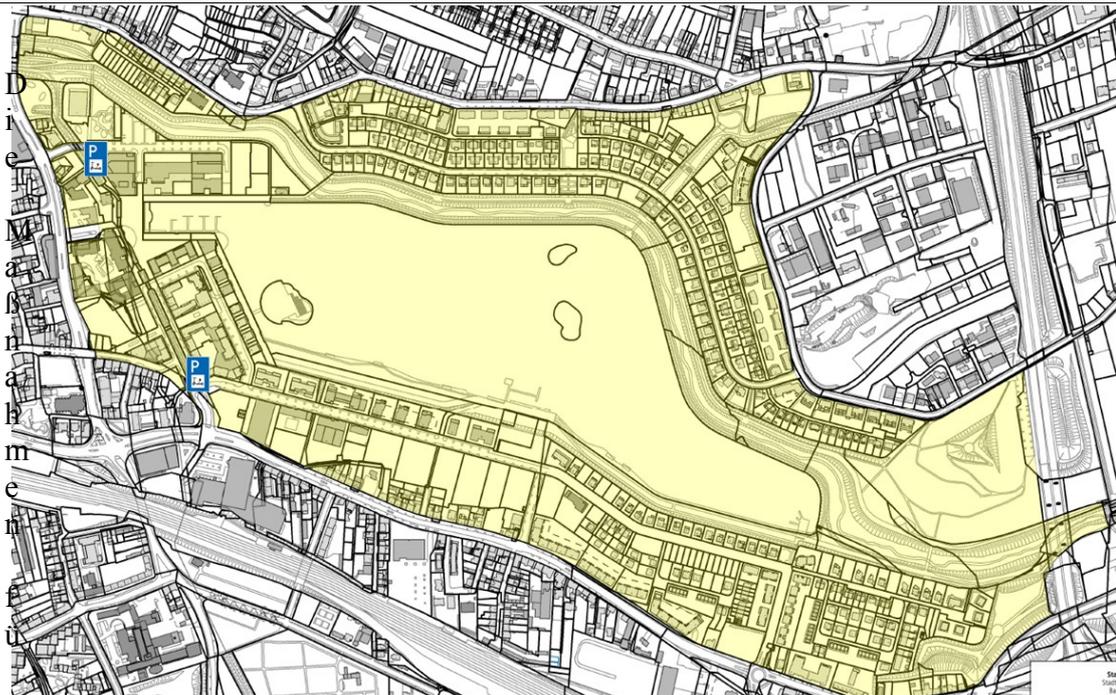
In der Praxis zeigen sich heute die Folgen des „Free-Floating“-Geschäftsmodells in Form von massenhaft und teils verkehrsbehindernd bis verkehrsgefährdend abgestellten E-Rollern. Nach Maßgabe des §10 eKFV ist nur das Befahren von reinen Radwegen und Radfahrstreifen sowie getrennten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen erlaubt, nicht jedoch von Gehwegen mit Freigabe für den Radverkehr. Tatsächlich zeigen sich vielfältige verkehrliche Probleme, die sich aus falschem Nutzerverhalten ergeben. Blockierend abgestellte E-Roller behindern nicht nur den Verkehrsfluss, sondern gefährden insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen massiv. Auch Radfahrende werden gefährdet, wenn E-Roller auf Radwegen abgestellt oder gar gelegt werden.

Das Fehlverhalten einzelner Nutzer*innen, aber auch von Dritten, konnte bisher nur sehr schwer bis gar nicht sanktioniert werden. Anders als bspw. bei Carsharing-Anbietern oder eines in Dortmund aktiven Fahrrad-Verleihers werden für das Erstellen eines Nutzerkontos bei E-Roller-Anbietenden nur sehr wenige Daten erhoben. Die Ahndung festgestellter Ordnungswidrigkeiten wird dadurch stark erschwert. Die aktive Überwachung des E-Roller-Verleihs ist heute auch deshalb kaum möglich, weil der Stadtverwaltung Dortmund keine detaillierten, tagesaktuellen Daten zur Verfügung stehen, die eine Gesamtübersicht über die Größe und Verteilung der Fahrzeugflotten bieten.

Angesichts dieser Erfahrungen werden im Weiteren (Kap. 4) Maßnahmen empfohlen, wie sich die Nutzung von E-Rollern in den Mobilitätsmix der Stadt sinnvoll und ergänzend einfügen kann und wie sich in Zukunft eine konfliktarme Nutzung im Mobilitätsverbund einer Großstadt ermöglichen lässt. Seitens der Betreiber von E-Rollern wird stets damit geworben, dass die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen vor allem die „letzte Meile“ bedienen soll.

Die Praxis zeigt aber, dass E-Roller im Wesentlichen in der Innenstadt mit der City und den umschließenden Quartieren und am PHOENIX See bereitgestellt werden und dort häufig für „Freizeit Zwecke“ eingesetzt werden. Besonders dort wurden chaotische Abstell-situationen und Verkehrsverstöße beobachtet.

Am PHOENIX See wurden im Rahmen eines Modellversuchs auf Basis der bisherigen Kooperationsvereinbarungen Abstellverbotszonen ausgewiesen und durch definierte Abstellflächen ergänzt.



2 Abstellverbotszone PHOENIX See mit definierten Abstellflächen

Die Maßnahmen führten nach den übereinstimmenden Feststellungen des Ordnungsamtes, der Polizei und des städtischen Eigenbetriebs 70/4-2 See/Gewässer zu einer sehr deutlichen Verbesserung der äußerlich wahrnehmbaren Abstellsituation. Darüber hinaus war aber auch eine ebenso deutliche Verbesserung der Beschwerdelage festzustellen.



3 Definierte Abstellzone am PHOENIX See

Abstellverbotszonen sind in diesem Zusammenhang von der Stadt definierte Flächen, auf denen E-Roller weder entliehen noch abgestellt („ausgeloggt“) werden können. Darüber hinaus ist in den Abstellverbotszonen keine Aufstellung von E-Rollern durch Betreiberfirmen vorgesehen.

In der Zusammenfassung ist es also das Ziel der Verwaltung, eine sinnvolle Nutzung der E-Roller im Sinne der beworbenen Mikromobilität zu fördern und bei der problematischen Nutzung steuernd einzugreifen.

4. Maßnahmen

4.1 Sondernutzungserlaubnisse

Den Betreiberfirmen werden zukünftig Sondernutzungserlaubnisse erteilt. Die Erlaubnisse werden mit Bedingungen und Auflagen versehen, mittels derer erreicht werden soll, dass die Nutzung im Sinne des Anspruchs der „letzten Meile“ gefördert und die nicht gewünschte Nutzung mit Blick auf die Verkehrssituation im Innenstadtbereich reglementiert wird.

Da Auflagen und Bedingungen in Sondernutzungserlaubnissen nur dann zulässig sind, wenn sie einen Bezug zum Straßenrecht haben, kann an dieser Stelle das Verhalten der Nutzenden, welche sich im Rahmen des Gemeingebrauchs auf der öffentlichen Wegefläche bewegen, grundsätzlich nicht reglementiert werden.

Die Erlaubnis wird daher mit Blick auf das Straßenrecht beispielsweise festlegen, dass die Ausleihe und Rückgabe von E-Rollern in den Innenstadtbezirken und am Phoenixsee nur an vorher festgelegten Standorten erfolgen kann. Die Zahl der Roller pro Standort wird reglementiert und es wird festgelegt, dass E-Rolleransammlungen innerhalb eines kurzen Zeitraums (max. 12 Stunden) umverteilt werden.

Das sogenannte „Free-Floating“ im Innenstadtbereich wird somit beschränkt.

Das unbeschränkte „Free-Floating“ wird nur noch in den Stadtteilen außerhalb der Innenstadt zugelassen. Dies würde zum einen die oben dargestellte, unbefriedigende Abstellituation in der Innenstadt befrieden und zum anderen die Potentiale des Elektrokleinstverkehrs auf den Strecken zwischen Haustür und ÖPNV Haltepunkten in den Vororten fördern.

In Mülheim wird dieses Konzept des nach Stadtteilen eingeschränkten „Freefloatings“ bereits seit einiger Zeit mit Erfolg betrieben.

4.2 Kooperationsvereinbarungen

In einer eigenständigen Kooperationsvereinbarung werden die Rahmenbedingungen für die privatrechtlichen Anbieter von E-Rollern abgesteckt, die nicht Gegenstand der straßenrechtlichen Sondernutzungserlaubnis sein können. Die Festlegungen sind aber notwendig sind, um beispielsweise den fairen Wettbewerb unter den Betreibern durch die Festschreibung von allgemeinen Regeln zu fördern.

Zu den relevanten Festlegungen zählen insbesondere

- die Limitierung der E-Scooter-Anzahl in den Innenstadtbezirken und am PHOENIX See und damit einhergehend, die im Vergleich zur aktuellen Situation verbesserte Verteilung im Stadtgebiet. Die Festlegung von Abstellflächen limitiert

die Stellplatzanzahl in den kritischen Bereichen insgesamt und kann auch durch Auflagen in der Sondernutzungserlaubnis flankiert werden.

- die Festlegung von Abstellverbotszonen in den Außenbezirken, die insbesondere die Fußgängerzonen, Radwege, Grünanlagen, ÖPNV-Wartebereiche, Flächen um Gewässer sowie Wälder und Naturschutzgebiete sowie freizuhaltende Restgehwegbreiten beschreiben,
 - das Einwirken der Betreiber auf die Nutzenden zum ordnungsgemäßen Verhalten wie oben beschrieben,
 - die Verpflichtung zur Lieferung von minutengenauen Daten besonders zu den Standorten, dem Lade- und Ausleihzustand sowie der Verweildauer der E-Scooter
- die Verpflichtung zur Lieferung anonymisierter statistischer Daten

5. Ergänzung des Gebührentarifs zur Sondernutzungssatzung

Da in der aktuell gültigen Sondernutzungssatzung noch kein gesonderter Gebührentarif für stationsloses E-Roller- und Fahrradsharing vorhanden ist, soll der Gebührentarif um den Punkt 6 „Stationsloses Verleihen von Elektrorollern und Fahrrädern auf öffentlicher Wegefläche“ mit dem Tarif „Pro Fahrzeug und Jahr 20,00 €“ ergänzt werden.

Im aktuellen Gebührentarif ist keine vergleichbare Position vorgesehen. Die Position 5 des Tarifs legt für Nutzungen, die nicht ausdrücklich benannt werden, fest, dass mindestens einmalig 30,68 € zu erheben sind. Zur Ermittlung eines angemessenen Gebührenbetrages wurde daraufhin eine Abfrage in den Kommunen vorgenommen, die bereits mit Sondernutzungserlaubnissen arbeiten. In den Kommunen Düsseldorf und Neuss wurden zuletzt Sondernutzungsgebühren in Höhe von 50,00 € bzw. 10,00 € pro Jahr und Roller erhoben. Dort werden im Straßenraum allerdings deutlich mehr E-Roller (zuletzt ca. 12.700) ausgebracht als in Dortmund (derzeit ca. 3.500), sodass hier eine Sondernutzungsgebühr von zunächst (nur) 20,00 € angemessen erscheint. Nach einem Jahr soll mit Blick auf die Umsetzung der vg. Ziele bzw. der Wirkungen der beschriebenen Maßnahmen eine Evaluierung erfolgen. Dies schließt die Prüfung und ggf. Anpassung der Gebührenhöhe ein.

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Satz 2 Buchstabe f und i der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW S. 666, SGV NRW 2023).