



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
61	StR Ludger Wilde	11.01.2022
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Ludger Deimel Andreas Meißner	22915	-

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Aplerbeck	01.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Huckarde	02.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Mengede	02.02.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Lütgendortmund	08.02.2022	Empfehlung
Behindertenpolitisches Netzwerk	22.02.2022	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-West	02.03.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Brackel	03.03.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Eving	09.03.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	09.03.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Hörde	15.03.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Hombruch	15.03.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	15.03.2022	Empfehlung
Bezirksvertretung Scharnhorst	15.03.2022	Empfehlung
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	16.03.2022	Empfehlung
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	22.03.2022	Empfehlung
Hauptausschuss und Ältestenrat	31.03.2022	Empfehlung
Rat der Stadt	31.03.2022	Beschluss

Tagesordnungspunkt

Neufassung der Stellplatzsatzung

Beschlussvorschlag

Der Rat beschließt den angehängten Entwurf als Neufassung der Stellplatzsatzung nach § 48 Abs. 1 in Verbindung mit § 89 Abs. 1. Nr. 4, 5 und 7 BauO NRW.

Personelle Auswirkungen

Keine

Finanzielle Auswirkungen

Die Einnahmen aus der Stellplatzabläse sind durch die Stadt Dortmund nicht steuerbar. Es hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass diese zwischen den einzelnen Jahren sehr stark schwanken. Die Einnahmen aus der Stellplatzsatzung werden nicht dem allgemeinen Haushalt zugeführt, sondern zweckgebunden genutzt. Die Erhebung und haushaltsrechtliche Buchung auf die 66er-Finanzstelle 66_01202014005 mit der Finanzposition 680800 erfolgt weiterhin bei FB 61.

Klimarelevanz

Die Stellplatzsatzung trägt wesentlich zur nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung bei, indem weitere Möglichkeiten zur Unterstützung des klimafreundlichen Verkehrsverhaltens gefördert werden. Mit der Stellplatzsatzung wird die Anzahl und die Qualität von Fahrradabstellplätzen bei Neubauvorhaben deutlich verbessert und damit die Radverkehrsnutzung gesteigert. Mit der Förderung des Radverkehrs ist eine Reduzierung der CO₂-Emissionen zu erwarten.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Ludger Wilde
Stadtrat

Begründung

1. Notwendigkeit und Anlass

Mit dem Ratsbeschluss vom 21.02.2019 (DS-Nr. 12565-18) hat die Stadt Dortmund erstmals eine Stellplatzsatzung erlassen, die die Anzahl und Qualität der notwendigen Stellplätze für Kfz sowie der notwendigen Fahrradabstellplätze regelt.

Anlass war die Einführung der Landesbauordnung 2018. Die neue Bauordnung NRW war im Juli 2018 beschlossen worden. Gegenüber der Fassung der Vorgängerregierung war der § 48 (früher § 51 BauO) neu geregelt worden. Nach einer ersten Einschätzung war der Zwang, dass Kommunen eigene Stellplatzsatzungen erstellen müssen, nicht mehr gegeben, da in § 48 Abs. 2 angekündigt war, dass „das für Bauen zuständige Ministerium (...) durch Rechtsverordnung die Zahl der notwendigen Stellplätze“ regelt. Diese Rechtsverordnung liegt aber – auch drei Jahre nach dem Inkrafttreten der Bauordnung - nur im Entwurf vor. Zudem hatte das Bauministerium NRW den Städten und Gemeinden erst im Oktober 2018 mitgeteilt, dass die bisherigen Stellplatzabläsesatzungen ab dem 01.01.2019 nicht mehr gelten. Dadurch ergab sich sehr kurzfristiger Handlungszwang, um weiterhin eine Stellplatzabläse zu ermöglichen. Auch mussten, wenn die Ablöse geregelt werden sollte, Regelungen zur Anzahl und Beschaffenheit der Kfz-Stellplätze und Fahrradabstellplätze gemacht werden. Innerhalb nur weniger Wochen musste daher eine Satzung erstellt und verabschiedet werden. Die Stadt Dortmund nutzte trotz kurzfristigem Handlungszwang die Chance, um zur Anzahl der erforderlichen Kfz-Stellplätze gleichzeitig und erstmals Regelungen zur erforderlichen Anzahl an Fahrradabstellplätzen und deren Qualität zu treffen. Bis dato gab es dazu keine Vorgaben.

Aufgrund der erforderlichen kurzfristigen Erstellung dieser Satzung war das übergeordnete Ziel, überhaupt eine Stellplatz-Pflicht festzusetzen und das Potenzial für mittel- bis langfristig wirkende, positiv verkehrssteuernde Wirkung für die Mobilitätswende konnte nicht

vollständig ausgeschöpft werden. Die Verwaltung hatte daher bereits seinerzeit geplant, dieses Potenzial im Rahmen einer ersten großen Evaluation zu nutzen. Auch ist im Rahmen der politischen Beratungen der Wunsch geäußert worden, dass bei der Überarbeitung die Möglichkeiten der Minderungsregelungen geprüft werden sowie die Steuerung des Mobilitätsverhaltens in Richtung des Umweltverbundes gestärkt wird.

In der Zwischenzeit ist dies erfolgt. Bei der Gelegenheit wurden Anpassungen und Differenzierungen auf Grundlage der entstandenen Erfahrungen getätigt.

Hinzu kommt, dass das Land NRW mit einem umfassenden Änderungsgesetz die Bauordnung NRW zum 2.7.2021 erneut angepasst hat. Der § 48 BauO NRW („Stellplätze, Garagen und Fahrradabstellplätze“) ist durch das Änderungsgesetz deutlich verkürzt worden. Die Absätze 2 und 3 sind vollständig entfallen. Die Möglichkeit für die Kommunen örtliches Baurecht durch eine Satzung über die „Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze einschließlich deren Zubehöرنutzungen“ zu erlassen, ist aber durch § 89 Abs. 1 Nr. 4 BauO NRW geblieben.

Somit richtete sich der Auftrag an die Stadtverwaltung bei der Evaluierung die Möglichkeiten der Minderungsregelungen zu prüfen sowie das Mobilitätsverhalten in Richtung des Umweltverbundes zu stärken.

Bei der Aufstellung der Stellplatzsatzung sind im Rahmen der politischen Beratungen verschiedene Hinweise protokolliert worden, woraus aber keine Zusatz-/bzw. Ergänzungsanträge formuliert worden sind. Nichtsdestotrotz hat sich die Stadtverwaltung mit den Anmerkungen auseinandergesetzt und in die Überarbeitung miteinfließen lassen. Angepasst werden u.a. die Minderungsmöglichkeiten zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze für Kfz und die Richtwerte für Fahrradabstellplätze bei „Wohngebäuden und Wohnheimen“ sowie „Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung“. Darüber hinaus werden in der Neufassung Vorhaben im geförderten Wohnungsbau oder die Errichtung von Anlagen in Baulücken explizit durch zusätzliche Minderungen begünstigt. Im Zuge der Anpassung der Richtzahlentabelle (vgl. Anlage 1) ist bei Verkaufsstätten außerdem ein Stellplatzschlüssel für Lastenräder definiert worden.

Ebenso ist im Rahmen der Überarbeitung der Antrag der Bezirksvertretung Eving, der im Rahmen der Beschlussfassung zur derzeit gültigen Satzung beschlossen worden ist, berücksichtigt (DS-Nr. 13781-19). Die Forderung bezog sich auf eine stärkere Berücksichtigung von Pflegediensten bei der Ermittlung der Stellplätze. Pflegedienste werden nun unter Ziffer 9.6 in der Anlage 1 zur Stellplatzsatzung als gesonderte Nutzung aufgeführt. Der Stellplatzbedarf ist entsprechend angepasst.

2. Erfahrungen im Umgang mit der aktuellen Stellplatzsatzung

Fahrradabstellplätze

In Bezug auf die Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze wurde ursprünglich in § 6 Abs. 1. Nr. 3 lediglich definiert, dass diese leicht zugänglich sein müssen. Diese offene Formulierung hatte teilweise zur Folge, dass Fahrradabstellplätze in Kellerräumen eingeplant wurden, die nur durch mehrere Brandschutztüren erreichbar waren. Sowohl zu der Anzahl der Türen, ihren Maßen als auch deren Öffnungsmechanismus wurden keine Vorgaben gemacht, obwohl diese Aspekte entscheidend dafür sind, ob die Räume von Radfahrenden aktiv genutzt werden.

Innovatives Mobilitätskonzept

Als Beispiel kann die Berechnung der Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Kfz und Fahrradabstellplätze herangezogen werden. In begründeten Einzelfällen ermöglichte der ursprüngliche § 3 Abs. 4 ein Abweichen von den Berechnungen nach der Richtzahltabelle zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz und Fahrradabstellplätze für Vorhaben, die ein innovatives Mobilitätskonzept verfolgen. Das innovative Mobilitätskonzept wurde ursprünglich nicht näher definiert. Das gleiche gilt für den § 4 Abs. 1., worin um bis zu 30% der ermittelten Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz und Fahrradabstellplätze bei guter ÖPNV-Anbindung gemindert werden könnte. Die Ermittlung einer differenzierten Regelung gilt es mit dieser Evaluation zu erreichen.

Notwendigkeit der Klarstellung

Zur Konkretisierung der Minderungsmöglichkeiten bei Mobilitätskonzepten wurden vorab der Neufassung Hinweise für Bauherren und für die verwaltungsinterne Verwendung formuliert. Die Klarstellung diente dazu, Unsicherheiten und Missverständnisse bei der Anwendung der Stellplatzsatzung zu beseitigen. Hierfür wurden innerhalb der Klarstellung die Minderungsmöglichkeiten bei Mobilitätskonzepten zwischen Nicht-Wohnbauvorhaben und Wohnbauvorhaben unterschieden und mit Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Reduzierung der notwendigen Stellplätze für Kfz untermauert.

3. Erläuterung zu Änderungen der Stellplatzsatzung

Im Folgenden werden die wesentlichen Änderungen erläutert und begründet.

§ 1 Geltungsbereich: unverändert

§ 2 Herstellungspflicht und Begriffe

Abs. 1: Hier erfolgten Konkretisierungen, dass bei Änderungen nur der Mehrbedarf herzustellen ist.

Abs. 4: Neu aufgenommen wurde, dass notwendige Stellplätze für Kfz und notwendige Fahrradabstellplätze nicht zweckentfremdet werden dürfen.

§ 3 Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz und Fahrradabstellplätze

Abs. 1: unverändert

Abs. 2: Aufgrund geänderter Gesetzeslage ist die Anwendung des § 48 BauO NRW Abs. 1 Satz 4 gestrichen worden. Hinzugekommen ist § 49 Abs. 1 BauO NRW (Barrierefreies Bauen), wonach mindestens ein Stellplatz für Menschen mit Behinderungen auf dem Baugrundstück entsprechend zu kennzeichnen und barrierefrei herzustellen ist. Nach der neuen Satzung sind für 3% aller notwendigen Stellplätze diese als Behindertenstellplätze auszuführen.

Abs. 3 und 4: unverändert

Abs. 5: Um bei der Berechnung der notwendigen Stellplätze für Kfz keine Abweichungen zuzulassen, ist die Anzahl mit einer Nachkommastelle anzugeben. Liegt die erste Nachkommastelle über 1 ist in der Gesamtsumme auf ganze Zahlen aufzurunden.

Abs. 6: In begründeten Einzelfällen kann von der mit Anlage 1 berechneten Stellplatzanzahl abgewichen werden, wenn die*der Antragsstellende ein innovatives Mobilitätskonzept mit begründeten Mobilitätsmanagementmaßnahmen verfolgt. Näheres hierzu unter den §5 und §6.

Abs. 7: Bei der Bebauung von Grundstücken zur Beseitigung städtebaulicher Missstände kann im Einzelfall auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen für Kfz verzichtet werden, sodass in diesen Fällen keine Ablösung erforderlich ist. Dieser Absatz ist eingefügt worden, um in besonders schwierigen städtebaulichen Lagen eine nachweislich für die Ziele der Stadt Dortmund wünschenswerte Bebauung überhaupt zu ermöglichen und nicht durch Stellplatzforderungen zu verhindern.

§ 4 Minderungsmöglichkeiten nach Lage und Typ

Der bisherige § 4 der Stellplatzsatzung (Minderungsmöglichkeiten bei guter ÖPNV-Verbindung) wurde differenzierter ausgearbeitet. Bisher war nur eine Minderung nach der Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle für Nicht-Wohngebäude möglich. Es war hier die alte Regelung aus der VwV zur Bau O 2000 übernommen worden. Um aber den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Lageparametern gerecht zu werden, ist dies weiter ausdifferenziert worden. Hierzu wurden unterschiedliche Verkehrsarten und Ortstypologien als Parameter herangezogen. Gemäß Tabelle 1 der Richtzahlentabelle der ermittelten Anzahl an notwendigen Stellplätzen für Kfz, kann nun aufgrund von differenzierten Bedingungen in der Summe um bis zu 80% gemindert werden. Hierfür wird die Möglichkeit zur Anwendung verschiedener Boni gegeben, die sich nach Lage und Typ unterscheiden. Die Minderung folgt

hier nach der Erkenntnis, dass der Pkw-Besatz in zentralen Lagen und bei guter ÖPNV-Anbindung niedriger ist und somit einen geringeren Stellplatzbedarf erfordert (vgl. Anlage 1 zur Stellplatzsatzung).

Die Reduzierung des notwendigen Stellplatzbedarfes ist nach den jeweils ortsangepassten Regelungen für die drei in der Satzung definierten Zonen geregelt: Zone I (Erweiterter Citybereich), Zone II (Zentren), Zone III (Erweiterte Innenstadt) (vgl. Anlage 4 zur Stellplatzsatzung).

Als Bemessungsgrundlage zur Gewährung einer Minderung nach dem Schienen-Bonus und dem Bus-Bonus sind die tatsächliche Fußwegentfernung zur Haltestelle und die Taktung zur Hauptverkehrszeit von 6-19 Uhr maßgeblich. Hervorzuheben ist die besonders gute Stadtbahnqualität in Dortmund, weshalb hierbei von einer differenzierteren Aufteilung ausgegangen worden ist als bei dem Bus-Bonus. Gerade in Quartieren, die über einen Stadtbahnanschluss verfügen, ist die Nutzung des ÖPNV stärker.

1.	Zentralitäts-Bonus	Zone I (höchste Zentralität) Erweiterter Citybereich -15%	Zone II (mittlere Zentralität) Zentren -10%	Zone III (niedrige Zentralität) Erweiterte Innenstadt -5%
2.	Schienen-Bonus (Haltestelle 500 m Umkreis)	≤ 10 min Takt -15%	≤ 20 min Takt -10%	30 min Takt -5%
3.	Bus-Bonus (Haltestelle 300 m Umkreis)	≤ 10 min Takt -10%	≤ 20 min Takt -5%	
4.	Wohnbauvorhaben mit Öffentlicher Förderung	Zone I -20%	Zone II -10%	Zone III -5%
5.	Denkmäler	Wenn die Herstellung nicht oder nur unter unzumutbaren Aufwendungen möglich ist, kann zusätzlich 20 % der notwendigen Stellplätze für Kfz reduziert werden.		

Neben der Lage und der ÖPNV-Anbindung spielt auch eine Rolle, ob es sich um Wohnbauvorhaben mit öffentlicher Förderung handelt. Hier ist aufgrund der Sozialstruktur mit einem geringeren Pkw-Besatz zu rechnen und es kann eine weitere Abminderung erfolgen. Da dies aber auch immer in Zusammenhang mit der Lage steht, sind die Minderungsfaktoren wieder an die Zonen gekoppelt.

Ebenso soll die Nachnutzung von Denkmälern gefördert werden, in dem auch dort ein geringerer Stellplatzbedarf gefordert wird. Die notwendigen Stellplätze können hier um weitere 20% gemindert werden.

Maßgeblich für die Berechnung der maximalen Minderung ist die Aufsummierung der einzelnen Boni. Der maximale Bonus von 80% Minderung ist somit nur bei öffentlich gefördertem Wohnungsbau in einem Denkmal in der City möglich.

§ 5 Minderungsmöglichkeiten durch ein innovatives Mobilitätskonzept bei Nicht-Wohnbauvorhaben und

§ 6 Minderungsmöglichkeiten durch ein innovatives Mobilitätskonzept bei Wohnbauvorhaben

Neben den in § 4 definierten Minderungsmöglichkeiten nach Lage und Typ sind darüber hinaus weitere Reduzierungen durch ein innovatives Mobilitätskonzept möglich. Das in der Altfassung der Stellplatzsatzung nicht näher definierte innovative Mobilitätskonzept kann nun auf Nicht-Wohnbauvorhaben und Wohnbauvorhaben angewendet werden, die sich je nach Vorhaben in den Maßnahmen unterscheiden und im Satzungstext näher erläutert werden. Bei Verpflichtung der Antragsteller*innen zu mehreren Mobilitätsmanagementmaßnahmen kann in der Summe auf bis zu weitere 10 % der notwendigen Stellplätze für Kfz verzichtet werden. Die Maßnahmen werden vertraglich mit der Stadt Dortmund vereinbart. Gegenstand des Vertrages, welcher analog zum städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Dortmund und den Antragsteller*innen vereinbart wird, ist die Verpflichtung zu den Mobilitätsmanagementmaßnahmen sowie deren Sicherung und Evaluierung. Diese müssen anhand einer individuellen Beschreibung des innovativen Mobilitätskonzeptes für das Vorhaben ersichtlich werden. Zu den Mobilitätsmanagementmaßnahmen gehören bspw. die Einführung eines Jobtickets für mindestens 15% der Beschäftigten bei Nicht-Wohnbauvorhaben oder die Bereitstellung von Lastenrädern bei Wohnbauvorhaben.

Darüber hinaus kann durch die Errichtung von öffentlich-zugänglichen Carsharing-Stellplätzen eine zusätzliche Minderung bei Wohnbauvorhaben erzielt werden. Diese Möglichkeit beschränkt sich auf den Wohnungsbau, zumal der Großteil der zurückgelegten Wege nicht am Arbeitsplatz beginnt oder endet, sondern am eigenen Wohnstandort. Deshalb besteht beim Carsharing im Wohnungsbau ein zusätzliches Einsparpotenzial für die Herstellung der notwendigen Stellplätze für Kfz.

§ 7 Beschaffenheit von notwendigen Stellplätzen für Kfz

Neu geregelt ist hier, dass zur besseren Erreichbarkeit der notwendigen Stellplätze für Kfz diese ohne Überfahung von anderen Stellplätzen anfahrbar sein müssen. Es sind zudem hintereinanderliegende notwendige Stellplätze für Kfz nur bei Ein- und Zweifamilienhäusern zulässig.

Neu geregelt ist auch die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Hierzu ist mittlerweile am 01.03.2021 das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in Kraft getreten, welches die Verpflichtungen im Einzelnen für Neubau- und

Sanierungsvorhaben regelt. Es wird daher auf diese Regelungen verwiesen und keine andere Anforderung gestellt.

Die Verpflichtung zur Stellplatzbegrünung bei Wohnbauvorhaben ist ebenfalls Novum des § 7.

§ 8 Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen

Abs. 1: Wesentliche Änderungen bezüglich der Vorgaben zu Fahrradabstellplätzen beziehen sich auf eine Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit. Diese Vorgaben werden innerhalb der Neufassung sowohl erweitert als auch konkretisiert. So wird unter anderem ein Qualitätsstandard zum sicheren Abstellen der Fahrräder vorgegeben (bspw. „Anlehnbügel für alle Fahrradgrößen und -typen ohne Beschädigungsgefahr“).

Abs. 2 und 3: Bei Fahrradabstellanlagen außerhalb von Wohngebäuden ist nicht nur ein Diebstahlschutz für das einzelne Fahrrad, sondern für die ganze Anlage bspw. in Form eines Fahrradkäfis vorzusehen.

Abs. 5: Es wird vorgegeben, dass die Anzahl an Durchgängen und Türen zum Erreichen der Fahrradabstellanlage auf ein Minimum zu senken ist. Zusätzlich werden Vorgaben bezüglich des Komforts und der Sicherheit gemacht. Dies erfolgt durch Festlegung des minimalen Durchgangsmaßes, der Nutzung von Türen mit elektronischen Öffnungsmechanismen oder Türen mit Feststellanlagen inkl. Rauchmelder.

Abs. 7: Die Neufassung der Stellplatzsatzung geht explizit auf die qualitativen Anforderungen von öffentlich zugänglichen Fahrradabstellplätzen innerhalb von Tiefgaragen und Parkhäusern ein.

§ 9 Ablösung und

§ 10 Gebietszonen für die Ablösebeträge und

§11 Geldbeträge für Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Die Ablöse ist hinsichtlich der Gebietszonenaufteilung und der Ablösebeiträge nicht geändert worden. Die Geldbeträge waren zur aktuell gültigen Satzung bereits angepasst worden. Die rechtliche Grundlage zur Verwendung der Stellplatzablöse ist in § 48 Abs. 2 BauO NRW geregelt.

§ 9 Abs. 3 und 4: Sobald bei der Errichtung von Anlagen in Baulücken oder bei wesentlichen Nutzungsänderungen in Bestandsgebäuden nicht oder nur mit großen Schwierigkeiten notwendige Fahrradabstellplätze herstellbar sind, kann in diesem Ausnahmefall auf 50% der

notwendigen Fahrradabstellplätze verzichtet werden. Diese Ausnahmeregelung gilt nicht bei der Errichtung von und Umnutzung zu Wohngebäuden und Wohnheimen.

Anlage 1 zur Stellplatzsatzung - Richtzahlentabelle

Die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kfz und notwendigen Fahrradabstellplätze ist je nach Nutzungsart nach der Anlage 1 der Satzung zu bestimmen.

Um die Stellplätze genauer berechnen zu können, wird auf die Spannweiten verzichtet (Verwendung des bisherigen Mittelwertes) sowie als Bemessungsgrundlage die Nutzfläche (NUF 1-6) herangezogen, welche nach der aktuellen Fassung der DIN 277 zu ermitteln ist. Damit ist für die Seite der Vorhabenträgerschaft klar, welche Berechnungsgrundlage anzuwenden ist. Die bisherigen Begrifflichkeiten (wie z.B. Bruttogeschossfläche BGF) waren nicht eindeutig genug. Eine Abweichung des Mittelwertes wurde bei den Nutzungsarten „Wohngebäude und Wohnheime“ sowie „Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung“ vorgenommen. Um einen zielgerichteten Bedarf an notwendigen Stellplätzen für Kfz und notwendigen Fahrradabstellplätzen ableiten zu können, wurde die Richtzahlentabelle (vgl. Anlage 1) um weitere Nutzungsarten erweitert bzw. neu differenziert.

- 1.6 Senioren-Wohngemeinschaften, Tagespflege
- 6.1 Imbisse, Stehrestaurants ($\leq 80\text{m}^2$ NUF 1)
- 6.2 Gaststätten $\leq 200\text{ m}^2$ NUF 1 und Shisha-Bars
- 6.3 Gaststätten $\leq 200\text{ m}^2$ Gastfläche NUF 1
- 6.4 Außengastronomie ohne bauliche Anlagen
- 6.8 Wettbüros und als vergleichbare zu qualifizierte Stätten
- 6.9 Spiel- und Automatenhallen
- 9.5 Autovermietung
- 9.6 Pflegedienste

Für Mehrfamilienhäuser, Studierendenwohnheime und Teile der Bildungseinrichtungen ist nicht der Mittelwert verwendet worden, sondern in Anbetracht des Bedarfs nach Fahrradabstellanlagen für diese Nutzungen der Maximalwert.

Mit der Veröffentlichung der Satzung in den Dortmunder Bekanntmachungen nach dem Ratsbeschluss kann die Satzung in Kraft treten.

Zuständigkeit

Die Zuständigkeit des Rates ergibt sich aus § 41 Abs. 1 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017).

Die Anhörung der Bezirksvertretungen erfolgt aus der Grundlage des § 37 Abs. 5 GO NRW in Verbindung mit § 20 Abs. 4 Buchstabe c der Hauptsatzung der Stadt Dortmund vom 12.06.2017 (Dortmunder Bekanntmachungen Nr. 25, Seite 463 ff. vom 23.06.2017).