

Beschlussvorlage der Verwaltung

Nr.: I/105/2026 (öffentlich)



Inhalt / Betreff:

Einführung einer Stellplatzsatzung in der Stadt Drensteinfurt

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umwelt				am 30.06.2026	
Abstimmungsergebnis	Einstimmig	Ja	Nein	Enthaltung	
RAT				am 14.07.2026	
Abstimmungsergebnis	Einstimmig	Ja	Nein	Enthaltung	

Beschlussvorschlag:

Beschlussvorschlag SBUA:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Umwelt (SBUA) beschließt die vorliegende Stellplatzsatzung. Die Anlagen 1 und 2 zu dieser Vorlage sind Bestandteil des Beschlusses.

Beschlussvorschlag Rat:

Der Rat der Stadt Drensteinfurt beschließt die vorliegende Stellplatzsatzung. Die Anlagen 1 und 2 zu dieser Vorlage sind Bestandteil des Beschlusses.

Finanzielle Auswirkungen:

Aus der Stellplatzsatzung ergeben sich keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen, allerdings werden in ihr u.a. die zu entrichtenden Geldbeträge im Falle einer Stellplatzablösung neu fixiert. Die bisherige *Satzung der Stadt Drensteinfurt über die Festlegung der Höhe des Geldbetrages für die Ablösung von Stellplätzen gem. § 47 Abs. 6 BauO NW* ist im Jahre 1994 beschlossen worden und zuletzt im Jahre 2010 angepasst worden. Die in der damaligen Satzung beschlossenen Ablösebeträge sind aus Sicht der Verwaltung nicht mehr zeitgemäß, sodass mit der Stellplatzsatzung eine Aktualisierung der Ablösebeträge einhergeht.

Inklusive / Klimarelevante Auswirkungen:

Inklusive Auswirkungen:

Durch die Einführung einer kommunalen Stellplatzsatzung wird insbesondere die Herstellung von behindertengerechten Stellplätzen künftig stärker in den Fokus gerückt.

Klimarelevante Auswirkungen:

Durch die Einführung einer kommunalen Stellplatzsatzung werden insbesondere die Anforderungen an die Herstellung von Fahrradabstellplätzen künftig stärker in den Fokus gerückt. Außerdem Anreize für alternative Mobilitätskonzepte gesetzt.

Anlagen:

Anlage 1 - Stellplatzsatzung für die Stadt Drensteinfurt

Anlage 2 - Richtzahlentabelle für die Ausweisung von Stellplätzen

Anlage 3 - Übersichtskarten der Gebietszonen für die Ablösung von Stellplätzen

Erläuterungen:

Historische Rahmenbedingungen

Stellplatzsatzungen gehen historisch betrachtet auf die Reichsgaragenordnung von 1939 zurück. Vor dem Hintergrund der seinerzeit zunehmenden Motorisierung des Verkehrs sollten öffentliche Straßen vom ruhenden Verkehr entlastet werden, weshalb Stellplätze auf privaten Grundstücken vorgeschrieben wurden. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb diese Stellplatzpflicht grundsätzlich erhalten, wurde seit der Musterbauordnung von 1959 jedoch vor allem mit der Gefahrenabwehr des ruhenden Verkehrs begründet. Da der öffentliche Raum für den ruhenden Verkehr nicht ausreichte, mussten weiterhin private Stellplätze geschaffen werden. Mit den negativen Folgen des wachsenden Kfz-Verkehrs wandelte sich das Instrument seit den 1980er Jahren erneut. Die Erkenntnis, dass Stellplätze zusätzlichen Autoverkehr erzeugen, führte zu Möglichkeiten, deren Bau aus städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen zu begrenzen oder bei verkehrsreduzierenden Maßnahmen ganz darauf zu verzichten. Seit den 1990er Jahren wurden zusätzlich Anforderungen an Fahrradabstellmöglichkeiten in den Fokus des Stellplatznachweises gerückt. Der Sinn und Zweck von Stellplatzsatzungen hat sich demnach historisch stets mit den spezifischen Herausforderungen des ruhenden Verkehrs gewandelt. Heute verbinden Stellplatzsatzungen klassische Gefahrenabwehr mit den Zielen moderner Stadt- und Verkehrsplanung.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Mit der Neufassung der Bauordnung NRW im Jahre 2018 wurden den Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen erstmalig und umfassend das Recht eingeräumt, eigenständige Anforderungen an den Stellplatznachweis bei der Genehmigung und Verwirklichung von Bauvorhaben durch kommunale Satzungen zu formulieren und damit von den Vorgaben der ansonsten für das gesamte Bundesland geltenden Richtzahlen abzuweichen. Gleichzeitig wurde in § 2 Absatz 8 BauO NRW eine Legaldefinition des Stellplatzbegriffs vorgenommen. Stellplätze sind demnach „[...] Flächen, die dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen dienen. Garagen sind Gebäude oder Gebäudeteile zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und/oder Fahrrädern. Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und Lagerräume für Kraftfahrzeuge sind keine Stellplätze oder Garagen.“ Die zwischenzeitliche erneute Novellierung der Bauordnung NRW ab 2021 führte zudem ebenfalls zu einer Neufassung der Stellplatzverordnung NRW, die schließlich zum 01.07.2022 in Kraft trat. Die Städte und Gemeinden können demnach nach § 48 Abs. 1 BauO NRW i.V.m. § 89 (1) Nr. 4 BauO NRW in einer eigenen Stellplatzsatzung die Herstellungspflicht, die Anzahl von Stellplätzen (inkl. Fahrradabstellplätzen), ihre Größe und Beschaffenheit etc. regeln. Die Kommunen werden somit in die Lage versetzt, eine für die jeweilige Kommune geeignete Stellplatzsatzung zu erlassen, die eine lokalspezifische, bedarfsgerechte und verkehrsträgerübergreifende Berücksichtigung der Mobilitätsbelange bei Bauvorhaben anerkennt. Für Kommunen ohne eigenständige Satzung hat das damalige Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBBG NRW) indes durch Rechtsverordnung bestimmt, dass die in der Stellplatzverordnung NRW verankerten Richtzahlen für die Erstellung von Stellplätzen sodann verpflichtend anzuwenden sind. In der praktischen Anwendung der Stellplatzverordnung NRW hat sich gleichwohl gezeigt, dass das Bundesland zu heterogen ist, als dass ein einheitliches und starres Muster für die Anforderung an die Herstellung von Stellplätzen zielführend wäre. Allein die unterschiedlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen in den Ballungsräumen in NRW im Vergleich zu den ländlichen peripheren Regionen führt diese Unterschiedlichkeit vor Augen und betont aus Sicht der Stadtverwaltung damit das Erfordernis, eigenständige Regelungen zu erlassen. Neben den zu formulierenden Anforderungen an die Herstellung von Stellplätzen, fordert §

48 (1) BauO NRW außerdem eine Auseinandersetzung mit dem Thema Stellplatzablösung. In diesem Zuge formuliert § 48 (2) BauO NRW das Erfordernis, die Einnahmen aus Stellplatzablösungen zweckgebunden für die Herstellung/ Instandhaltung/ Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen, den Bau bzw. die Einrichtung innerörtlicher Radverkehrsanlagen sowie öffentliche Fahrradabstellplätze oder sonstige Maßnahmen zur Entlastung des ruhenden Verkehrs (einschließlich investiver Maßnahmen des ÖPNV) zu verwenden. Bislang findet die Stellplatzablösung in Drensteinfurt auf Grundlage der *Satzung der Stadt Drensteinfurt über die Festsetzung der Höhe des Geldbetrages für die Ablösung von Stellplätzen gem. § 47 Abs. 6 BauO NRW vom 07.03.1994* (zuletzt geändert in 2010) statt. Mit Erlass einer kommunalen Stellplatzsatzung träte Diese an Stelle der vorgenannten Satzung.

Ausgangslage in Drensteinfurt

Wie im vorigen Absatz beschrieben, eröffnet der Erlass einer kommunalen Stellplatzsatzung die Möglichkeit, die lokalen Rahmenbedingungen und Erfordernisse des ruhenden Verkehrs zielgerichtet berücksichtigen zu können. Daher ist ein Blick auf die örtlichen Rahmenbedingungen und Eigenheiten erforderlich. Hierbei sind insbesondere die Lage im Raum sowie die örtliche Siedlungsstruktur anzuerkennen.

Die Lage der Stadt Drensteinfurt im Übergang zwischen dem Münsterland und dem Ruhrgebiet ist eher ländlich bis kleinstädtisch geprägt. Zwar ist die Stadt Drensteinfurt verkehrlich sehr gut an das Schienennetz angeschlossen, jedoch überwiegt der MIV die ÖPNV-Nutzung deutlich. Dies ist nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass der Anteil an Auspendlern in der Stadt Drensteinfurt entsprechend hoch ausfällt. Im Jahre 2024 wurde vom Pendleratlas Deutschland der Statistischen Ämter der Länder herausgestellt, dass im Betrachtungsjahr etwas mehr als 4.800 Personen in Drensteinfurt auspendelten (wenngleich dies nicht notwendigerweise täglich oder per Kfz geschah). Ausgehend von einer Gesamtbevölkerung von ca. 16.500 Einwohnenden lag der Anteil der Auspendelnden an der Gesamtbevölkerung bei etwa 29%, was dennoch auf ein gewisses Mobilitätsverhalten schließen lässt, zumal beispielsweise die Auspendelgebiete Ahlen, Ascheberg oder Sendenhorst (zusammengenommen Zielgebiete für rd. 1.100 Auspendler) von Drensteinfurt aus nicht direkt über die Schiene zu erreichen sind. Hier liegt der Verdacht nahe, dass der Anteil der Pkw-Pendelnden für diese Auspendelgebiete entsprechend hoch sein wird.

Die Aufteilung der Gesamtstadt Drensteinfurt auf i.W. die drei Ortsteile Drensteinfurt, Rinkeode und Walstedde betont den unter siedlungsräumlichen Gesichtspunkten eher kleinstädtischen Charakter der Stadt nochmals. Gleichzeitig verfügt jeder der drei Ortsteile für sich genommen über eine Ortsmitte, die, historisch bedingt, deutlich dichter bebaut ist als die im Laufe der Zeit gewachsenen umliegenden (Wohn-)Quartiere. In ebenjenen Ortsmitteln sind aufgrund der dichten Bebauung sowie planerischer Maßnahmen in der Vergangenheit kaum bis keine Spielräume im öffentlichen Raum vorhanden, um das vorhandene öffentliche Stellplatzangebot zu erweitern. Gleichzeitig erfahren diese Gebiete in jüngster Zeit durch die Aufstockung und/ oder Umnutzung von Gebäuden zusätzliche Nutzungseinheiten (i.d.R. zusätzliche Wohneinheiten), die den Parkdruck in den innerstädtischen Bereichen zunehmend erhöhen. Dieser Parkdruck verstärkt sich zusätzlich durch den Umstand, dass auf den häufig sehr kleinen innerstädtischen Grundstücken ebenfalls kaum oder keine Möglichkeiten gegeben sind, zusätzliche private Stellplätze zu schaffen.

Demgegenüber sind in den vergangenen Jahrzehnten in den die Siedlungskerne umliegenden Quartieren vor allem Ein- und Zweifamilienhauswohngebiete entstanden. Diese verfügen in der Regel über Grundstücksgrößen oberhalb der 500 m², ausgenommen Reihenhaushausgrundstücke, und sind durch zugrundeliegende Bebauungspläne meist großzügig bebaubar bzw. versiegelbar. Da die aktuelle Stellplatzverordnung NRW bei Wohnnutzungen lediglich pauschal 1 Stellplatz je genehmigter Wohneinheit fordert, sind in der Vergangenheit Grundstücke häufig auch lediglich mit einem genehmigten Stellplatz bebaut worden. Durch die Anforderungen an einen Mindestzufahrtsbereich für Garagen und Carports von mindestens 5 m zur öffentlichen Verkehrsfläche wurde faktisch immerhin regelmäßig ein zweiter Stellplatz auf dem eigenen Grundstück geschaffen. Dennoch läuft diese pauschale Betrachtung von Stellplatznachweisen nach genehmigten Wohneinheiten ins Leere, da hierdurch beispielsweise

eine 30 m² große 1-Zimmerwohnung die gleichen quantitativen Anforderungen zu erfüllen hat, wie ein Einfamilienwohnhaus mit 200 m² Wohnfläche. Dabei liegt es auf der Hand, dass die größere Wohneinheit aufgrund der größeren Wohnfläche zumindest dazu geeignet ist mehr Bewohner und dadurch mehr potenzielle Autobesitzer zu beherbergen. Da häufig nicht mehr Stellplätze geschaffen werden als dies baurechtlich gefordert ist, verteilt sich das restliche faktische Pkw-Aufkommen folglich in den öffentlichen Raum, mit all seinen negativen Folgewirkungen, wobei die Möglichkeiten der Stadt öffentliche Stellplätze zu schaffen begrenzt sind.

Im gewerblichen Bereich stellt sich die Situation etwas anders dar, da die Stellplatzverordnung NRW hier bereits nach Nutzungsarten differenziert und die Anforderung an die herzustellenden Stellplätze zudem beispielsweise von Nutzflächen oder Angestellten abhängig macht und zudem eine Mindestanzahl an Stellplätzen für Besucher/ Kunden festlegt. Eine an Flächenschlüssel angelehnte Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen erscheint deutlich sinnvoller, wenngleich die in der Stellplatzverordnung NRW angegebenen Flächenschlüssel in der Praxis häufig ebenfalls zu einer faktischen Unterversorgung mit Stellplätzen führen. In der Vergangenheit haben in der Stadt Drensteinfurt Stellplatzablösungen für Stellplätze von gewerblichen Nutzungseinheiten stattgefunden, gleichwohl macht sich deren Fehlen vor allem in den innerstädtischen Bereichen heute stark bemerkbar.

Vor dem Hintergrund der veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der tatsächlichen Ausgangslage vor Ort, erscheint eine eigenständige kommunale Stellplatzsatzung für die Stadt Drensteinfurt notwendig.

Stellplatzsatzung für die Stadt Drensteinfurt

Grundlage der vorliegenden Stellplatzsatzung nach Anlage 1 dieser Vorlage ist eine Musterstellplatzsatzung, die das Zukunftsnetz Mobilität NRW gemeinsam mit dem Städtetag NRW, dem Landkreistag NRW, dem Städte- und Gemeindebund NRW, der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), und gemeinsam mit kommunalen Experten veröffentlicht hat. Diese berücksichtigt die neben dem aus aktuellen verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen entwickelten Stellplatzbedarf auch Maßnahmen für umweltfreundliche Verkehrsmittel und innovative Mobilitätskonzepte. Der in Anlage 2 zu dieser Vorlage angegebene Berechnungsschlüssel für die Herstellung von Stellplätzen greift zwar die Empfehlungen der Mustersatzung auf, wurde jedoch in Teilen auch entsprechend abgewandelt. Aus Sicht der Verwaltung ist beispielsweise, wie oben dargelegt, eine Berechnung anhand der Wohnfläche deutlich zielführender als eine pauschale Betrachtung anhand von Wohneinheiten oder Gebäudeklassen. Darüber hinaus wird in der Stellplatzsatzung für die Stadt Drensteinfurt das Erfordernis zur Schaffung von behindertengerechten Stellplätzen für jede Nutzungsart differenziert betrachtet.

Die Stellplatzsatzung für die Stadt Drensteinfurt soll indes nicht dazu führen, dass künftig lediglich übermäßig viele Stellplätze im Rahmen der Verwirklichung von Bauvorhaben geschaffen werden. Dies ist im Übrigen auch städtebaulich nicht gewünscht. Vielmehr soll die Satzung dazu beitragen, dass die Stellplätze dort entstehen, wo sie am dringendsten benötigt werden. Hiermit sind insbesondere die Wohnquartiere gemeint, in denen es privaten Bauherren zugemutet werden kann, die zur Verfügung stehenden Grundstücksflächen zweckentsprechend zu nutzen. In den Bereichen in denen Stellplätze faktisch nicht geschaffen werden können, weil die benötigte Fläche auf dem eigenen Grundstück nicht zur Verfügung steht, soll ein Bauvorhaben, insbesondere wenn es der Schaffung von Wohnraum dient, nicht am Stellplatznachweis scheitern. In diesen Bereichen stellen angemessene Stellplatzablösebeträge eine gute Alternative dar, da die Ablösebeiträge Kraft Gesetz in Verbesserungsmaßnahmen des ruhenden Verkehrs durch die Stadt reinvestiert werden müssen. Hierdurch profitiert letztlich die Allgemeinheit.

Zudem trägt die Stellplatzsatzung nachhaltigen Mobilitätskonzepten Rechnung, sodass im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung und der Bauaufsichtsbehörde des Kreises Warendorf

im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren auch Reduktionen vom Stellplatznachweis ermöglicht werden (sofern diese ebenfalls bauordnungsrechtlich zu vertreten sind). Hierdurch kann die Stellplatzsatzung sogar dazu beitragen, dass weitere gesamtgesellschaftliche Hürden bei der Mobilitätswende abgebaut werden, indem z.B. bereits im Rahmen der Gebäudeplanung durch einen Vorhabenträger nachhaltige Mobilitätsweisen mitbedacht werden. So können im Bereich des Geschosswohnungsbaus beispielsweise Mobilitätskonzepte entstehen, die verstärkt auf die Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten setzen und damit womöglich eine Reduktion, der ansonsten zu schaffenden Stellplätze ermöglicht. Ein anderer denkbarer Anwendungsfall liegt z.B. vor, wenn der Bauherr/ Investor innerhalb seines Bauvorhabens ein nachhaltiges Carsharing-System für seine Bewohner einplant. Damit ist die Stellplatzsatzung im Ergebnis also kein rein restriktives Planungsinstrument, das Bauherren zusätzliche Lasten auferlegt, sondern kann als Baustein einer nachhaltigen und zukunftsorientierten kommunalen Verkehrsplanung betrachtet werden.

Hinsichtlich der Möglichkeiten der Stellplatzablösungen weicht die vorliegende Satzung von der derzeit in Kraft befindlichen *Satzung der Stadt Drensteinfurt über die Festlegung der Höhe des Geldbetrages für die Ablösung von Stellplätzen gem. § 47 Abs. 6 BauO NW* aus dem Jahre 1994 ab (zuletzt geändert in 2010). Aus Sicht der Verwaltung erscheint die Unterteilung in zwei räumliche Gebietszonen (Kernbereiche sowie Randbereiche) deutlich zielführender als die bisherige Aufteilung nach Ortsteilen und Außenbereichssiedlungen. Zudem sind die Ablösebeträge auf ein zeitgemäßes Niveau angehoben worden. Hierbei orientiert sich die Verwaltung an den Werten von umliegenden Städten und Kommunen und bleibt weitestgehend sogar hinter den dort aufgerufenen Werten zurück.

Beteiligte Fachbereiche:

Fachbereich 2 - Planen, Bauen, Umwelt	Sachgebiet 2.1 - Planung, Bauverwaltung und Liegenschaften	
gez. Christoph Britten	gez. Philipp Hilje	

Drensteinfurt, 18.06.2026

gez.
Markus Wiewel
Bürgermeister