

Vorlage Nr. 26/0242

Federf. Stadamt: Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Verkehr

Vorlage für den	Berichterstatter:in	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Ausschuss für Stadtplanung, Verkehr und Bauen	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Vorberatung/Empfehlung	11.06.2026	12
Rat	Erster Beigeordneter/Stadtbaurat Dr. Volker Kreuzer	Entscheidung	02.07.2026	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

2. Änderung der Stellplatzsatzung gem. § 89 Abs. 1 Nr. 4 Bauordnung NRW der Stadt Gladbeck

Begründung:

Ausgangssituation

Der Rat der Stadt Gladbeck hat in seiner Sitzung vom 02.06.2022 eine neue Stellplatzsatzung beschlossen (VL 22/017). Mit dieser wurden verbindliche Vorgaben für die Zahl der in Baugenehmigungsverfahren nachzuweisenden Fahrrad- und Pkw-Stellplätze gemacht.

Mit Beschluss vom 08.05.2024 (VL 24/0159) wurde die Satzung erstmalig geändert (Anpassung für den geförderten Wohnungsbau).

Die derzeit geltende Satzung findet sich in Anlage 2.

Die Satzung hat sich einschließlich der Anpassung der 1. Änderung grundsätzlich bewährt. Ein Anpassungsbedarf wird jedoch für die Innenstadt gesehen.

Mitzeichnungen				
Bürgermeisterin:	Erster Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Stadtkämmerin/ Beigeordnete:	Beigeordnete:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Anpassungsbedarf

Die Gladbecker Innenstadt unterzieht sich seit Jahren einem steten Wandel. Ziel aller Akteure ist es, trotz dieser Veränderungen die Innenstadt als attraktive und belebte Mitte der Stadt zu bewahren und diese Funktion weiterzuentwickeln. Daher gilt es, Eigentümer:innen bei der Umsetzung von Bauprojekten zu unterstützen, die der Anpassung an heutige Bedürfnisse dienen. Auf Grund der Stellplatzsatzung besteht jedoch gerade bei Nutzungsänderungen oder auch bei Ersatzneubauten in der Innenstadt eine Hürde:

Zur Entstehungszeit vieler Gebäude in der Innenstadt bestand noch keine Verpflichtung für einen Stellplatznachweis bzw. der seinerzeitige Bedarf wurde weitaus geringer eingeschätzt. Für Fahrräder bestand bis 2020 überhaupt keine Nachweisverpflichtung.

Die dichte Bebauung ohne nennenswerte Freiflächen – die in der zentralen Lage städtebaulich durchaus gewünscht ist – führt dazu, dass die Herstellung von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück gar nicht oder nur sehr aufwändig (z.B. in Tiefgaragen) möglich ist. Dies kann in einigen Fällen bauliche Vorhaben verhindern und so z.B. eine Erneuerung des Gebäudebestandes verhindern oder den Leerstand von Immobilien verfestigen.

Hierauf reagiert die Satzung bereits heute mit einem Minderungsfaktor für Innenstadtlagen (10 % für Pkw-Stellplätze) sowie der Möglichkeit der Zahlung einer Stellplatzablösezahlung, falls auf den Grundstücken die Errichtung von Stellplätzen nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Dies ist jedoch für einige Bauvorhaben nicht ausreichend bzw. mindert die Wirtschaftlichkeit von Vorhaben stark.

Kompensiert wird diese Situation i.d.R. dadurch, dass in der Innenstadt eine Vielzahl von allgemein zugänglichen öffentlichen und privaten Stellplatzanlagen besteht und auch für Fahrräder ein großes dezentral organisiertes Stellplatzangebot vorhanden ist. Insbesondere in den Parkhäusern besteht auch zu Spitzenzeiten eine Reserve ungenutzter Stellplätze. Hinzu kommt, dass ein Innenstadtbesuch in der Regel nicht nur einem einzigen Zweck, sondern einer Kombination unterschiedlicher Ziele (Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie etc.) dient. Nicht jedes dieser Ziele braucht in gleichem Maß ein eigenes Stellplatzangebot.

Vorschlag zum Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, die Satzung wie folgt zu ergänzen (Entwurf der Änderungssatzung siehe Anlage 1):

„§ 3 (8), neu:

Im Falle

- a) einer Nutzungsänderung in einem Gebäude in Zone I gem. Anlage 3 der Satzung oder
- b) eines Ersatzneubaus von Gebäuden in Zone I gem. Anlage der 3 der Satzung, der im Hinblick auf die Lage und die Geschossflächenzahl gleichartig zum vorangegangenen Bestand ist,

reduziert sich die Zahl der notwendigen Stellplätze für Kfz um 60 % und die Zahl der notwendigen Stellplätze für Fahrräder um 80 %, soweit die bauliche Herstellung auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.“

Die Auswirkungen können an einem fiktiven Fallbeispiel erläutert werden:

Nutzungsänderung Einzelhandelsgeschäft (bislang ohne Stellplatznachweis) zu Gastronomie mit 200 m² Gastraum

Berechnung vor Satzungsänderung

Pkw: 1 SP je 11 m² Gastraum = 18,18 SP; Reduzierung auf Grund der guten ÖPNV-Anbindung sowie Innenstadtlage um 30% = 12,72 SP = gerundet 13 SP (möglicher Ablösebetrag: 153.400 €)

Fahrrad 1 SP je 8 m² Gastraum = 25 SP (keine Ablösung möglich)

Berechnung nach Satzungsänderung

Pkw 1 SP je 11 m² Gastraum = 18,18 SP; Reduzierung auf Grund der guten ÖPNV-Anbindung sowie Innenstadtlage um 30% = 12,72 SP; Reduzierung auf Grund von § 3 (8), neu um 60 % = 5,09 SP = gerundet 6 SP (möglicher Ablösebetrag: 70.800 €)

Fahrrad 1 SP je 8 m² Gastraum = 25 SP; Reduzierung auf Grund von § 3 (8), neu um 80 % = 5 SP (keine Ablösung möglich)

Diese sehr weitreichende Erleichterung würde eine deutliche Vereinfachung für Eigentümer:innen bedeuten. Bewusst ausgenommen von der Erleichterung sind umfassende Neubauvorhaben, die sich deutlich anders als der Bestand (intensivere Nutzung; geänderte Gebäudeanordnung; veränderte Voraussetzungen durch Grundstückszusammenlegung etc.) darstellen. Bei derartigen Neuentwicklungen kann flexibler auf die Stellplatzanordnung reagiert werden; hier scheint die bisherige Regelung weiter angemessen. Gleiches gilt auch für Anbauten an den Bestand. Zudem wird deutlich geregelt, dass die Erleichterung nur dann gilt, wenn die bauliche Herstellung auf dem Baugrundstück selbst nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.

In der Abwägung des Vorgehens muss berücksichtigt werden, dass die Reduktion des bzw. der verringerte Zubau beim privaten Stellplatzangebot durchaus auch negative Folgen haben kann:

Das öffentliche Stellplatzangebot – gerade abseits der Parkhäuser – wird bereits heute in der Innenstadt häufig als gering wahrgenommen. Bei einer Nutzungsintensivierung und fehlendem zusätzlichem privatem Stellplatzangebot wird sich der Parkdruck erhöhen. Ein in der Zukunft ggf. erforderlicher Straßenumbau, bei dem zur Förderung von ÖPNV, Fuß- oder Radverkehr, Stellplätze entfallen müssten, wird dadurch erschwert.

In der Gesamtschau wird jedoch empfohlen, der Belebung der Innenstadt ein höheres Gewicht zuzuordnen und mögliche negative Folgen in Kauf zu nehmen. Durch die weiterhin bestehende Verpflichtung zur Schaffung eines Grundangebots an Stellplätzen sowie der verfügbaren Reserven in Parkhäusern können die negativen Auswirkungen begrenzt werden.

Anlagen

Anlage 1: Änderungssatzung

Anlage 2: derzeit geltende Stellplatzsatzung der Stadt Gladbeck

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

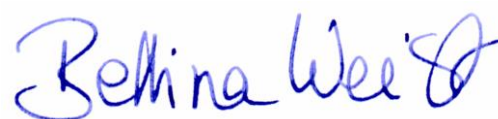
Klimarelevante Auswirkungen:

- keine wesentliche Klimarelevanz**
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- keine negative oder eine positive Klimawirkung**
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- eine negative Klimawirkung**
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

Die als Anlage 1 beigefügte Satzung zur Änderung der „Stellplatzsatzung gem. § 89 Abs. 1 Nr. 4 Bauordnung NRW der Stadt Gladbeck vom 07.07.2022 in der Fassung der Änderung vom 20.08.2024“ wird beschlossen.

Die Bürgermeisterin



- Bettina Weist -

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: