

# **Satzung der Stadt Rösrath über die Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatzsatzung) – Begründung zur örtlichen Bauvorschrift**

## **1. Änderung**

### **1. Doppelparker**

Seit Inkrafttreten der Stellplatzsatzung der Stadt Rösrath hat sich die Tendenz verfestigt, bei Neubauvorhaben die Zahl der notwendigen Stellplätze durch sogenannte Doppelparker oder Versenkgaragen sicherzustellen und nachzuweisen.

Städtebaulich betrachtet wird die rechnerische Halbierung des Flächenbedarfs für die Stellplätze dabei als Hebel genutzt, um die Zahl der geplanten Wohneinheiten künstlich und auf ein für das jeweilige Grundstück in der Regel unverträgliches Maß zu erhöhen. Damit einhergehend muss folglich eine städtebauliche Fehlentwicklung befürchtet werden, die einerseits zu einer unerwünschten Massierung des Stadtbildes führt und andererseits durch einen zu erwartenden erhöhten Zuzug aufgrund des hohen Wohnungsangebots auch Auswirkungen auf die weitere Infrastruktur der Stadt haben dürfte (z. B. Bedarfe in Kitas oder Schulen).

Um dieser städtebaulichen Fehlentwicklung entgegenzuwirken, soll die Stellplatzsatzung in der 1. Änderung dahingehend ergänzt werden, dass Doppelparker zwar grundsätzlich erlaubt sind, auf die Zahl der nachzuweisenden, unabhängig voneinander anfahrbaren Stellplätze aber nur mit einem Stellplatz angerechnet werden dürfen. Somit ist sichergestellt, dass städtebauliche Auswüchse verhindert werden, eine maßvolle Verdichtung aber nach wie vor möglich ist und das kleinmaßstäbliche Stadtbild erhalten bleibt.

Technisch betrachtet sind hinsichtlich der erwünschten Wirkung der Doppelparker zudem erhebliche Zweifel angebracht. Fehlt die Akzeptanz für diese technische Neuerung oder bestehen Bedenken hinsichtlich möglicher Beschädigungen am eigenen Pkw, ist anzunehmen, dass das Angebot nicht angenommen wird. Außerdem kann nicht sichergestellt werden, dass sich die Anlagen stets in einem technisch einwandfreien Zustand befinden und somit dauerhaft genutzt werden können. Als Konsequenz ist eine zusätzliche Belastung des öffentlichen Straßenraums durch den ruhenden Verkehr zu befürchten.

Doppelparker sind daher als „ultima ratio“ in Einzelfällen, z. B. bei schwer zu bebauenden Grundstücken, sicherlich denkbar, sie können aber nicht als reguläres Instrument zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit von Bauvorhaben akzeptiert werden.

## 2. Richtzahlentabelle zu Stellplätzen in Kitas

Die Erfahrungen der jüngeren Vergangenheit haben gezeigt, dass der Hol- und Bringverkehr speziell in den Kitas verstärkt durch private Pkw erfolgt und das Stellplatzangebot bei bestehenden Kitas dazu nicht ausreichend ist. Dies hat zur Folge, dass das Parken vielfach im öffentlichen Straßenraum erfolgt und dabei nicht nur offizielle Stellplätze, sondern auch Geh- oder Radwege, Einfahrten oder die Fahrbahnen selbst zum Anhalten genutzt werden.

Insbesondere bei zentral gelegenen Kitas an stark befahrenen Straßen ist daher mit Verkehrsgefährdungen sowohl für den fließenden Verkehr aber auch für die Kinder zu rechnen.

Um solche Gefahrenschwerpunkte bei künftigen Kita-Neubauten von vorne herein zu vermeiden und, weil neue Kitas mittlerweile auch in weniger zentral gelegenen und fußläufig nur schwer erreichbaren Bereichen angedacht werden, ist eine Anpassung der Richtwerte plausibel und notwendig.

Die neuen Richtwerte tragen neben dem im Vortext skizzierten Szenario auch dem Umstand Rechnung, dass die zu betreuenden Kinder immer jünger werden (Stichwort: U-3-Betreuung) und damit eine erhöhte Betreuungsintensität z. B. durch zusätzliches Personal (Stichwort: Nachmittagsbetreuung) zu leisten ist.

Die Zahl der erforderlichen Stellplätze soll daher von bisher 1 Stellplatz je 10 Kinder, mindestens jedoch 2 Stellplätze auf 1 Stellplatz je 5 Kinder und zusätzlich 1 Stellplatz je Gruppe angehoben werden.