

Vorlage Nr.: 2024/0194

Verantwortlich: **Dez. 6**  
Dienststelle: **STPLA/ZJD**

## Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung) Veröffentlichungs- und Auslegungsbeschluss nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ortschaftsrat Wolfartsweier	10.04.2024	4	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Stupferich	10.04.2024		Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Wettersbach	16.04.2024	1	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Durlach	17.04.2024	2	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Hohenwettersbach	17.04.2024		Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Grötzingen	24.04.2024	2	Ö	Anhörung
Planungsausschuss	03.05.2024	3	N	Vorberatung
Ortschaftsrat Neureut	07.05.2024		Ö	Anhörung
Gemeinderat	14.05.2024		Ö	Entscheidung

### Kurzfassung

Beschluss über die Veröffentlichung und öffentliche Auslegung des Satzungsentwurfs (vollständiger Beschlussantrag siehe letzte Seite).

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

<b>CO<sub>2</sub>-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz</b> Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input checked="" type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
<b>IQ-relevant</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridor-thema: Mobilität
<b>Abstimmung mit städtischen Gesellschaften</b>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

## Erläuterungen

### I. Anlass und Ziele

Nach den gültigen Regelungen der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) ist es erforderlich, für jede Wohnung einen Stellplatz für Kraftfahrzeuge (Kfz) zu erstellen (sogenannter notwendiger Stellplatz). Diese strikte Vorgabe wird unter verschiedenen Gesichtspunkten nicht als durchgehend sachgerecht eingestuft. Hierzu gehören eine räumlich unterschiedliche Pkw-Ausstattung privater Haushalte, die Entwicklungen im Bereich der Mobilität, Bestrebungen zur Flächenschonung und zum Klimaschutz sowie die städtischen Ziele zur Ausweitung des Wohnungsbaus.

Gleichzeitig richtet sich die gesetzliche Verpflichtung für notwendige Fahrradstellplätze gemäß LBO nach dem „regelmäßig zu erwartenden Bedarf“, was auch mit Blick auf die Bestrebungen zur Förderung des Fahrradverkehrs und zur Vermeidung von unsachgemäßem Fahrradparken im öffentlichen Raum eine weitergehende Konkretisierung und Fortentwicklung sinnvoll erscheinen lässt.

Die Vorschriften der Landesbauordnung (§ 74 Abs. 2 LBO) eröffnen den Kommunen die Möglichkeit, durch örtliche Bauvorschriften die Kfz-Stellplatzverpflichtung anzupassen sowie die Anzahl und Beschaffenheit von Fahrradstellplätzen näher zu regeln. Voraussetzung hierfür ist, dass Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen.

Unter verkehrlichen Gesichtspunkten verfügt Karlsruhe über ein sehr gut ausgebautes, engmaschiges öffentliches Nahverkehrs- und Radwegenetz. Hinzu kommen eine gute Ausstattung mit Carsharing-Angeboten sowie günstige infrastrukturelle Voraussetzungen hinsichtlich der Versorgung mit Waren und Dienstleistungen, sozialen und kulturellen Angeboten, welche die Notwendigkeit des Besitzes eigener Pkw reduzieren. Die guten Rahmenbedingungen spiegeln sich im Modal Split (prozentualer Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr) wider. Im bundesweiten Vergleich zeigen die Ergebnisse der repräsentativen Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“, dass der Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, nicht motorisierter Verkehr sowie Carsharing) in Karlsruhe mit 67 % weit über dem Bundesdurchschnitt von 43 % liegt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist mit 33 % deutlich geringer als im Bundesdurchschnitt mit 57 %. Statistische Auswertungen der amtlichen Zulassungszahlen und des Wohnungsbestands ergeben für Karlsruhe eine durchschnittliche Pkw-Dichte von 0,9 Pkw je Wohnung (2022). Werden nur die privaten Zulassungen betrachtet, liegt dieser Wert im Mittel bei 0,7 Privat-Pkw je Wohnung.

Unter städtebaulichen Gesichtspunkten ist die qualitative Ausnutzung begrenzter Bauflächen sowie die Förderung des Wohnungsbaus zu nennen. Von einer Reduktion der Kfz-Stellplatzverpflichtung profitieren insbesondere Wohnbauvorhaben, bei denen mit einer niedrigeren Kfz-Besitzquote der Bewohnerinnen und Bewohner zu rechnen ist (z.B. bei guter ÖPNV-Anbindung, Seniorenwohnen, Studierendenwohnen). Insbesondere Tiefgaragen, die beim verdichteten Bauen oft realisiert werden (müssen), verursachen hohe Bau- und Wohnkosten. Bereits in bisherigen Bebauungsplanverfahren wurden daher Kfz-Stellplatzreduzierungen als örtliche Bauvorschriften aufgenommen (z.B. „August-Dosenbach-Straße 7 (August-Klingler-Areal)“ in Daxlanden mit 0,8 Kfz-Stellplätzen pro Wohnung, „Staudenplatz“ in Rintheim mit 0,7 Kfz-Stellplätzen pro Wohnung, „Westlich Erzbergerstraße zwischen New-York-Straße und Lilienthalstraße“ in der Nordstadt mit 0,7- 0,9 Stellplätzen pro Wohnung).

Ferner sind insbesondere in verdichteten Bereichen Gründe sparsamer Flächennutzung gegeben. Eine geringere Überbauung mit Kfz-Stellplätzen kann eine sonstige Nutzung von Freiflächen und/oder die Schaffung/Erhaltung attraktiver Grünräume ermöglichen. Verschiedene Zielsetzungen der Stadt zur Reduktion des Flächenverbrauchs bzw. Verringerung des Versiegelungsgrads im Zuge der Klimaanpassungsstrategie, des Starkregenmanagements sowie des Korridortheema Grüne Stadt können als Nebeneffekt unterstützt werden.

Bereits der Maßnahmenkatalog zum Klimaschutzkonzept 2030 beinhaltete im Bereich Mobilität den Baustein D 1.4 „Stellplatzschlüssel reduzieren im privaten Bereich“ (siehe Vorlage 2020/0296).

Gleichwohl müssen in diesem Zusammenhang andere mögliche Auswirkungen im Blick gehalten werden. Trotz der Tatsache, dass sich die reduzierten Kfz-Stellplatzzahlen am zu erwartenden Bedarf orientieren, kann ein Ausweichen von Parkenden in den öffentlichen Raum nicht ganz ausgeschlossen werden. Zudem sind in diesem Zusammenhang Beobachtungen zu berücksichtigen, dass Bewohnerinnen und Bewohner aus Kostengründen keinen Stellplatz anmieten oder wegen der einfachen Verfügbarkeit ihre Autos im öffentlichen Raum abstellen, obwohl ausreichend Stellplätze auf Privatgrund zur Verfügung stehen. Dieser Entwicklung könnte mit begleitenden Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung entgegengewirkt werden. In diesem Zusammenhang ist auf bestehende oder in Erarbeitung befindliche Konzepte, wie z.B. das IQ-Projekt „Faires Parken“ oder „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“ hinzuweisen.

Die Regelungen zu den Fahrradstellplätzen führen zu erhöhten Anforderungen. Etwaige Mehrkosten werden als vertretbar betrachtet und können in vielen Fällen durch Einsparungen bei den Kfz-Stellplätzen kompensiert werden. Nicht auszuschließen ist, dass Freiflächen für die Unterbringung der Fahrradstellplätze in Anspruch genommen werden, was in Konflikt mit Bestrebungen zum Freiraum- und Grünflächenschutz treten kann. Diesbezügliche Reglementierungen (z.B. Obergrenzen, Begrünung der Abstellanlagen) wären grundsätzlich möglich, werden aber absehbar nicht jedem Einzelfall gerecht. Deshalb wurde darauf verzichtet.

Ferner ist mit einem gewissen zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Baurechtsbehörde im Vollzug und bei der Beratung von Bauherrinnen und Bauherren insbesondere in der Einführungsphase zu rechnen. Insgesamt geht die Verwaltung aber davon aus, dass die mit der Stellplatzsatzung einhergehenden Vorteile die möglichen Nachteile in der Abwägung überwiegen.

## II. Regelungsinhalt

### 1. Allgemeines

Ausgehend von diesen Überlegungen hat die Verwaltung einen Entwurf für eine Stellplatzsatzung erarbeitet. Wichtiges Ziel der gesamtstädtischen Satzung ist es, die Errichtung von nicht benötigten Kfz-Stellplätzen zu vermeiden. Grundsätzlich sind verschiedene Herangehensweisen denkbar, wie Vergleichsbeispiele aus den Städten Stuttgart, Freiburg, Tübingen und Konstanz zeigen, die sich in Regelungsumfang und -tiefe wie auch hinsichtlich der zu berücksichtigenden Faktoren und Stellplatzschlüssel zum Teil sehr stark unterscheiden.

Das für Karlsruhe entwickelte Modell sieht eine Reduktion der Kfz-Stellplätze vor, die sich primär an der zu erwartenden Pkw-Dichte je Wohnung orientiert. Zusätzlich werden bestimmte Wohnformen mit tendenziell niedriger Kfz-Besitzquote begünstigt. Um eine auch unter dem Gesichtspunkt des Verwaltungsaufwands handhabbare und für Bauwillige verständliche Lösung zu erzielen, wurden in gewissem Maße Pauschalierungen vorgenommen. Auf die separate Aufnahme von vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepten oder Ähnlichem wurde verzichtet, da dies hohe Anforderungen an die Ausgestaltung, Prüfung und dauerhafte Sicherung stellt. Dies erscheint eher als Instrument bei einer kleinräumigeren verkehrlichen Betrachtung von Quartieren im Zuge konkreter Bebauungsplanungen zielführend als für einen großräumigen Einsatz im Stadtgebiet.

Bei den Fahrradstellplätzen wurde ein Ansatz gewählt, der sich an der Wohnfläche orientiert, da bei größeren Wohnungen mit mehr Bewohnerinnen und Bewohnern tendenziell auch mit mehr Fahrrädern zu rechnen ist.

Festgelegt wird nur die Mindestanzahl von Stellplätzen. Die freiwillige Herstellung zusätzlicher Stellplätze ist weiterhin möglich, so dass Bauherrinnen und Bauherren im Fall eines Mehrbedarfs dies anpassen können, soweit im Übrigen keine sonstigen Regelungen entgegenstehen. Grundsätzlich ist rechtlich auch eine Einschränkung der tatsächlichen Herstellung von Stellplätzen möglich, dies würde

aber zu weitergehenden Eingriffen in Eigentumsrechte führen und wäre nur bei entsprechend gewichtigen Gründen gerechtfertigt.

Die Möglichkeit einer finanziellen Ablöse der Stellplatzverpflichtung für Wohnungen ist nach geltender Rechtslage nicht möglich.

Im Folgenden werden nur die wesentlichen Regelungen des Satzungsentwurfs aufgeführt. Der genaue Regelungsgehalt ist dem Satzungstext (**Anlage 1**) und der Zonenkarte (**Anlage 2**) zu entnehmen. Eine nähere Begründung der Einzelregelungen ist im Begründungstext ausgeführt (**Anlage 3**).

## 2. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der Satzung umfasst das gesamte Stadtgebiet. Abweichende Stellplatzvorgaben im Rahmen bestehender bzw. zukünftiger örtlicher Bauvorschriften, die in der Regel parallel mit der Aufstellung eines Bebauungsplans beschlossen werden, bleiben auch nach Erlass der Satzung gültig bzw. sind möglich. Damit wird sichergestellt, dass spezifischeren, gebietsbezogenen Belangen Rechnung getragen werden kann

Die Satzung regelt nur die Stellplatzverpflichtung für die Neuerrichtung oder Nutzungsänderung von Gebäuden mit Wohnungen. Für Nicht-Wohnnutzungen bleiben die geltenden Regelungen nach den einschlägigen Vorschriften, wie der Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze), bestehen.

## 3. KFZ-Stellplätze

### a) Zonenregelung

Das Stadtgebiet soll in drei Zonen gegliedert werden, in denen pauschaliert ein unterschiedlicher Stellplatzschlüssel gilt. In Lagen mit einer Pkw-Dichte weit unter dem bisherigen 1:1-Stellplatzschlüssel wurde die Zahl notwendiger Stellplätze reduziert.

- **Zone 1** umfasst die engere Innenstadt. Hier soll ein Stellplatzschlüssel von **0,5** Stellplätzen je Wohnung gelten.
- **Zone 2** umfasst weitere Bereiche um Zone 1 sowie den Kernbereich der Durlacher Altstadt. Hier soll ein Stellplatzschlüssel von **0,7** Stellplätzen je Wohnung gelten.
- **Zone 3** umfasst das verbleibende Stadtgebiet. Hier wird der bisherige Stellplatzschlüssel von **1,0** Stellplätzen je Wohnung grundsätzlich beibehalten. Allerdings reduziert sich die Stellplatzverpflichtung in Zone 3 auf **0,8** Stellplätze je Wohnung im Einzelfall beim Vorliegen einer günstigen Anbindung an den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, da hier empirisch eine geringere Pkw-Dichte zu erwarten ist.

### b) Reduzierungen für bestimmte Wohnformen

Für folgende Wohnformen ist eine Reduzierung um **0,2** Stellplätze je Wohnung vorgesehen:

- öffentlich geförderte Sozialwohnungen mit einer Bindungsdauer von mindestens 25 Jahren
- barrierefreie Wohnungen für alte Menschen
- Wohnungen mit weniger als 35 m<sup>2</sup> Wohnfläche (z.B. Studierendenapartments)

Der Abschlag wird zusätzlich zu einer zonenbedingten Reduzierung gewährt. Untereinander sind die Reduzierungen für bestimmte Wohnformen aber nicht kombinierbar. Maximal kann damit also z.B. in Zone 1 eine Reduzierung auf 0,3 Stellplätze je Wohnung erreicht werden.

#### 4. Fahrradstellplätze

Nach bisheriger Genehmigungspraxis wurden regelmäßig zwei notwendige Fahrradstellplätze pro Wohnung gefordert. Zukünftig soll **pro angefangene 30 m<sup>2</sup> Gesamtwohnfläche ein** Fahrradstellplatz erstellt werden. Bei größeren Wohnungen führt dies zu einer höheren Stellplatzzahl als bisher. Dies entspricht einschlägigen Empfehlungen in der Fachliteratur und bildet den tatsächlichen Bedarf genauer ab. Ferner werden Vorgaben hinsichtlich der Beschaffenheit der Fahrradstellplätze gemacht (z.B. Breite, Länge). In einigen Punkten geht die Satzung damit über die bisherigen Vorgaben der VwV Stellplätze für Fahrradabstellplätze hinaus, die ansonsten aber weiter gilt.

### III. Verfahren und weitere Schritte

Die LBO sieht für den Erlass der örtlichen Bauvorschriften als Satzung eine (eingeschränkte) Form des Beteiligungsverfahrens wie bei der Aufstellung von Bebauungsplänen vor. Vorgesehen ist die Veröffentlichung des Satzungsentwurfs für die Dauer eines Monats und eine Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB). Nicht notwendig sind hingegen eine vorgezogene frühzeitige Öffentlichkeits- oder Behördenbeteiligung. Das Verfahren der Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung soll parallel durchgeführt werden. Nach Auswertung der Rückmeldungen wird der Entwurf ggf. angepasst und dem Gemeinderat zum Satzungsbeschluss vorgelegt. Formalrechtlich ist auch bei inhaltlichen Änderungen der Regelungen eine erneute Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung – anders als im Bebauungsplanverfahren – nicht notwendig. Sollten grundlegende Änderungen erforderlich sein, wäre eine erneute Beteiligung aber ggf. angezeigt.

#### Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Unmittelbare finanzielle Auswirkungen für den städtischen Kernhaushalt entstehen nicht.

#### Erläuterungen zur CO<sub>2</sub>-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz

Unmittelbare Auswirkungen entstehen durch die Satzung nicht. Mittelbar ist bei einer reduzierten Bautätigkeit für Stellplätze (z.B. Verbau von weniger klimaschädlichem Beton), ggf. dem Offenhalten von Flächen und im Zusammenspiel mit anderen Faktoren der Mobilität (z.B. Förderung der Fahrradnutzung durch verbessertes Fahrradparken) mit einem geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß und günstigen Klimawirkungen zu rechnen.

#### Beschluss:

Antrag an den Ortschaftsrat/Gemeinderat:

1. Der Ortschaftsrat empfiehlt dem Gemeinderat die Veröffentlichung des Entwurfs der örtlichen Bauvorschrift „Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)“ im Internet und die ergänzende öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB.
2. Der Gemeinderat beschließt nach Anhörung der Ortschaftsräte und Vorberatung im

Planungsausschuss die Veröffentlichung des Entwurfs der örtlichen Bauvorschrift „Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)“ im Internet und die ergänzende öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB.

Der Veröffentlichung ist grundsätzlich der Satzungsentwurf vom 29. Februar 2024 zugrunde zu legen. Änderungen und Ergänzungen kann die Verwaltung nach Auswertung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vornehmen und zu diesem Zweck die Veröffentlichung ggf. wiederholen.