

# **Satzung der Stadt Karlsruhe**

## **über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen**

**Begründung**

**- Entwurf -**

## Inhaltsverzeichnis

Anlass und Zielsetzungen .....	3
Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich .....	4
Kfz-Stellplätze für Wohnungen .....	5
Fahrradstellplätze für Wohnungen .....	8
Berechnungs- und Rundungsregelung .....	9
Ordnungswidrigkeiten .....	9
Inkrafttreten und Übergangsregelungen .....	10

## Anlass und Zielsetzungen

Die zum Zeitpunkt des Erlasses der Satzung geltende Landesbauordnung (LBO) fordert in § 37, dass bei der Errichtung sowie bei der (Nutzungs-)Änderung von (baulichen) Anlagen notwendige Stellplätze hergestellt werden müssen. Unter den Begriff Stellplätze fallen in der LBO sowohl Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz) als auch für Fahrräder. Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen schreibt die LBO vor, dass für jede Wohnung strikt ein Kfz-Stellplatz herzustellen ist (§ 37 Abs. 1 Satz 1 LBO). Ebenso sind Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl und geeigneter Beschaffenheit zu errichten (§ 37 Abs. 2 LBO). Auf Grundlage von § 74 Abs. 2 LBO haben die Gemeinden die Möglichkeit, die für das ganze Land geltenden Regelungen der LBO zu ersetzen. Sie können für das gesamte Gemeindegebiet oder für genau abgegrenzte Teile durch Satzung die Kfz-Stellplatzverpflichtung einschränken sowie die Anzahl und Beschaffenheit von Fahrradstellplätzen regeln. Voraussetzung hierfür ist, dass Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Diese Gründe sind in Karlsruhe in vielerlei Hinsicht gegeben.

Karlsruhe verfügt über ein sehr gut ausgebautes, engmaschiges Nahverkehrs- und Radwegenetz. Im Alltag lassen sich somit viele Wege komfortabel mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad zurücklegen. Zudem weist Karlsruhe derzeit bezogen auf die Einwohnerzahl bundesweit die höchste Ausstattung mit Carsharing-Fahrzeugen auf. Bewohner\*innen können meist auf kurzem Wege auf ein großes Angebot an Leihautos zugreifen. Eine vom größten Anbieter (stadtmobil) in Karlsruhe durchgeführte Umfrage im Jahr 2022 ergab, dass ein Carsharing-Auto zehn Privatautos ersetzt und es somit in Karlsruhe 16.000 Fahrzeuge weniger gibt. Darüber hinaus sind große Teile des Stadtgebiets gut mit Nahversorgung und sozialer Infrastruktur ausgestattet. Vielfach sind somit bereits gute Rahmenbedingungen geschaffen, damit Haushalte für ihre Alltagsmobilität nicht unbedingt über ein eigenes Auto verfügen müssen.

Die guten Rahmenbedingungen spiegeln sich auch im Modal Split wider. Im bundesweiten Vergleich werden in Karlsruhe überdurchschnittlich viele Wege mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Fuß-, Radverkehr) zurückgelegt. Die Ergebnisse der derzeit aktuellen repräsentativen Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“<sup>1</sup> zeigen, dass der Anteil des Umweltverbunds in Karlsruhe mit 67 % weit über dem Bundesdurchschnitt von 43 % liegt. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass die Karlsruher\*innen 31 % der Wege mit dem Fahrrad zurücklegen (Bundesdurchschnitt: 11 %). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist mit 33 % deutlich geringer als der Bundesdurchschnitt mit 57 %. Statistische Auswertungen mit den amtlichen Zulassungszahlen und dem Wohnungsbestand 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.

Da vor diesem Hintergrund in Karlsruhe der pauschale 1:1-Stellplatzschlüssel bei Wohnungen in vielen Fällen zu hoch ist, wird in der Satzung die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze angepasst. Damit soll vermieden werden, dass Kfz-Stellplätze hergestellt werden müssen, die nicht benötigt werden. Dies trägt zum städtebaulichen Ziel bei, den Wohnungsbau finanziell zu entlasten und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum zu unterstützen. Denn insbesondere Tiefgaragen, die in Karlsruhe häufig beim verdichteten Bauen realisiert werden (müssen), verursachen hohe Bau- und Wohnkosten. Auch aus Gründen der Flächeneinsparung ist es zielführend, weniger Kfz-Stellplätze zu fordern. Wenn weniger Fläche mit Kfz-Stellplätzen überbaut wird, bleiben wichtige Bodenfunktionen erhalten, die v.a. für die Anpassung an die Folgen des Klimawandels wichtig sind (z.B. Versickerung bei Starkregen, Grünflächen für die Kühlung). Zudem verbessern sich durch weniger Kfz-Stellplätze auch das Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit des Wohnumfeldes.

Insgesamt rechtfertigen es die oben genannten Gründe des Verkehrs, des Städtebaus und der Flächeneinsparung, nicht mehr für jede Wohnung in Karlsruhe pauschal einen Kfz-Stellplatz herzustellen, wenn ein geringerer Bedarf zu erwarten ist. Dies entspricht auch Zielen und Maßnahmen, die im Karlsruher Klimaschutzkonzept und in der Klimaanpassungsstrategie (v.a. Maßnahme V-4) genannt sind. Zudem wird auch im Verkehrsentwicklungsplan 2013 (VEP) im Baustein „Parken“ die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung als eine mögliche Maßnahme angeführt, um die entwickelten städtebaulichen und verkehrlichen Ziele zu erreichen. Außerdem werden im Baustein „Mobilitätsmanagement“ das Angebot und die Qualität an Kfz-

<sup>1</sup> online abrufbar: <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/verkehrsplanungen-und-konzepte/mobilitaetsverhalten-in-karlsruhe>

und Fahrradstellplätzen als wichtiges Instrument benannt, um die Nutzung der beiden Verkehrsmittel zielgerichtet zu beeinflussen.

Neben den Kfz-Stellplätzen regelt die Satzung auch die Herstellung von Fahrradstellplätzen spezifischer als bisher gesetzlich vorgeschrieben. Um vom Gemeinderat beschlossene Zielsetzungen (z.B. Karlsruher Programm für Aktive Mobilität, IQ-Leitprojekt „Fahrradstadt Karlsruhe“, Klimaschutzkonzept, VEP) umzusetzen und die für den Klimaschutz wichtige Mobilitätswende voranzutreiben, soll der Radverkehr in Karlsruhe weiter gestärkt werden. Da dafür neben Verbesserungen der öffentlichen Radinfrastruktur auch bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen im Wohnungsbau notwendig sind, werden in der Satzung entsprechende Regelungen getroffen.

Die Stellplatzsatzung betrifft nur den privaten Grund, da nur dort notwendige Stellplätze nachgewiesen werden können. Mit dem öffentlichen Parkraum befasst sich das IQ-Leitprojekt „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“, das derzeit stadtweit erarbeitet wird. Im Rahmen dessen soll die Verwendung öffentlicher Straßenflächen neu gedacht und angepasst werden. In der Satzung werden nur Untergrenzen für die Anzahl der notwendigen Stellplätze vorgegeben. Somit ist es weiterhin möglich, auch mehr Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder zu errichten – sofern dies baurechtlich zulässig ist. Von einer Herstellungsbeschränkung (Obergrenze) auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO wird abgesehen, sodass Bauherren freiwillig auch weiterhin mehr Kfz-Stellplätze errichten können.

Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der Regelungen besteht zudem ein wichtiges Ziel darin, den Antrags- und Prüfaufwand für die Bauherinnen und Bauherren sowie die Baurechtsbehörde gering zu halten. Bei jedem Bauvorhaben im Baugenehmigungsverfahren individuell den Stellplatzbedarf festzulegen, würde zu einem großen Mehraufwand sowie zu Verzögerungen und Planungsunsicherheiten führen. Für eine einfache Handhabung wird daher in der Satzung auf sachgerechte Pauschalierungen und einfache Nachweisverfahren zurückgegriffen.

## **Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich**

Der räumliche Geltungsbereich umfasst das gesamte Stadtgebiet, weil es bei allen Wohnungsneubauten gleichermaßen Ziel ist, die Herstellung von zu vielen Kfz-Stellplätzen zu vermeiden sowie bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Die Satzung kommt somit sowohl im Geltungsbereich von rechtskräftigen Bebauungsplänen als auch im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) zur Anwendung. Entsprechend der Konkurrenzregelung in § 1 Abs. 3 der Satzung gilt die Satzung allerdings nicht in jenen Bereichen, in denen sonstige örtliche Bauvorschriften die Stellplatzverpflichtung abweichend regeln (weitere Erläuterungen siehe unten).

Der sachliche Geltungsbereich umfasst alle Fälle, in denen Wohnungen neu errichtet werden oder durch Änderung oder Nutzungsänderung entstehen. Die Satzung gilt deshalb nicht für Bestandsgebäude. Bei (Nutzungs-)Änderungen erfolgt die Anwendung nur auf den geänderten Teil des Bestandsgebäudes. Im räumlichen Geltungsbereich sind somit für jede neu entstehende Wohnung Kfz- und Fahrradstellplätze entsprechend den Vorgaben der Satzung herzustellen. Die in der Landesbauordnung geregelten Sonderfälle, in denen keine notwendigen Stellplätze hergestellt werden müssen, bleiben allerdings unberührt. Dies betrifft z.B. die Regelung in § 37 Abs. 3 Satz 2 LBO, dass u.a. bei der Teilung von Wohnungen oder bei Aufstockungen keine Stellplätze zu errichten sind.

Die Satzung beschränkt sich nur auf Wohnungen, da für Nichtwohnnutzungen die derzeitige LBO und die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) die Herstellung von Kfz- und Fahrradstellplätzen hinreichend regeln.

## **Konkurrenzregelung**

Die Regelungen der Satzung finden keine Anwendung in denjenigen abgegrenzten Teilen des Gemeindegebiets, in denen sonstige örtliche Bauvorschriften jeweils konkrete Regelungen für notwendige Kfz- oder Fahrradstellplätze treffen. Spezifische Vorgaben sollen vor den pauschalierten Regelungen der Stellplatzsatzung Vorrang haben. Wenn beispielsweise in örtlichen Bauvorschriften, die zusammen mit einem Bebauungsplan erlassen wurden, andere Stellplatzzahlen als in der Satzung festgelegt sind, behalten diese Werte ihre Gültigkeit. Damit ist gewährleistet, dass Regelungen, die konkret für ein Vorhabengebiet getroffen wurden, weiterhin Bestand haben. Bei Bedarf können auch künftig z.B. im Rahmen von

Bebauungsplanverfahren mit gleichzeitigem Erlass von örtlichen Bauvorschriften von der Satzung abweichende Stellplatzvorschriften getroffen werden.

## **Kfz-Stellplätze für Wohnungen**

Wie viele Kfz-Stellplätze im Wohnungsbau erforderlich sind, hängt vom Pkw-Besitz der Bewohner\*innen ab. Der pauschale 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel in der LBO ist nicht bedarfsgerecht und damit nicht notwendig, wenn an einem Wohnstandort viele Haushalte über kein Auto verfügen. Laut der repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ verfügt in Karlsruhe etwa ein Drittel aller Haushalte über keinen Pkw und benötigt somit auch keinen Kfz-Stellplatz bei der Wohnung. Um Gebiete mit einem geringeren Kfz-Stellplatzbedarf zu identifizieren, wurde die Zahl privater Pkw-Zulassungen je Wohnung auf Stadtteilebene überprüft. Je nach Lage zeigten sich dabei deutliche Unterschiede. Im Zentrum und in zentrumsnahen Bereichen ist die mittlere Pkw-Dichte deutlich geringer als an den Stadträndern. Die räumlichen Unterschiede lassen sich insbesondere dadurch erklären, dass autofreie Haushalte gezielt Gebiete in zentralen Lagen und mit guter Infrastrukturausstattung aufsuchen, damit sie auch ohne eigenes Auto ihre tägliche Mobilität komfortabel organisieren können. Die Stadtteilanalyse belegt, dass in vielen Bereichen des Stadtgebiets der bisherige 1:1-Stellplatzschlüssel zu einem Überangebot führt. Dieser Tatsache trägt die Stellplatzsatzung Rechnung, indem die Anzahl der Kfz-Stellplätze, die für neue Wohnungen errichtet werden müssen, in Abhängigkeit der Lage angepasst wird.

Zu diesem Zweck wurde das Stadtgebiet in Zonen mit unterschiedlichen Kfz-Stellplatzschlüsseln gegliedert. Die genauen Abgrenzungen der einzelnen Zonen sind der Karte in der Anlage der Satzung zu entnehmen. Als Ausgangspunkt für die Zonenbildung diente die Analyse der Pkw-Dichte auf Stadtteilebene. Stadtteile mit einer Pkw-Dichte weit unter dem bisherigen 1:1-Stellplatzschlüssel wurden für eine einfache Handhabung zu zwei Zonen (Zone 1 und 2) zusammengefasst. Wenn Stadtteilgrenzen Gebiete durchschneiden, in denen aufgrund gleichartiger städtebaulicher und verkehrlicher Gegebenheiten von einem ähnlichen Kfz-Stellplatzbedarf auszugehen ist, oder wenn innerhalb von großen Stadtteilen deutlich unterschiedliche Bedarfe anzunehmen sind, wurden die Zonengrenzen stellenweise angepasst. Innerhalb des größten Stadtteils Durlach wurde wegen der stadt- und infrastrukturellen Besonderheiten im Zentrum ein weiterer Bereich abgegrenzt, der Zone 2 zugeordnet wurde. Im restlichen Stadtgebiet (Zone 3) verbleibt der derzeit geltende Kfz-Stellplatzschlüssel der LBO, der nur in bestimmten Fällen reduziert werden kann. In den Zonen 1 und 2 führen die zentrale bzw. zentrumsnahe Lage, die gute Anbindung an das ÖPNV-, Fuß- und Radwegenetz sowie das breite Angebot an Wohnfolgeeinrichtungen (v.a. Läden, Kitas, Schulen) dazu, dass dort viele Haushalte ohne Auto wohnen. Aufgrund der niedrigen Zulassungszahlen wird in Zone 1 die Stellplatzverpflichtung auf 0,5 Kfz-Stellplätze je Wohnung und in Zone 2 auf 0,7 reduziert. In der Zone 3, die insbesondere das äußere Stadtgebiet umfasst, gilt wie bisher ein Kfz-Stellplatzschlüssel von 1,0. Allerdings ist dort ein Bonus von 0,2 Kfz-Stellplätzen je Wohnung vorgesehen, wenn innerhalb eines Radius von 400 m eine Tram- oder Stadtbahnhaltestelle zu erreichen ist.

Die festgelegten Kfz-Stellplatzzahlen geben stets die Mindestanzahl vor. Da in der vorliegenden Satzung nicht die Herstellung von Kfz-Stellplätzen beschränkt wird, steht es Bauherren wie bisher frei, auch mehr Parkraum für Pkw zu errichten. Deshalb werden Erhöhungen beispielsweise in den Höhenstadtteilen für nicht nötig erachtet, weil der bisherige 1:1-Stellplatzschlüssel dort bislang zu keinem verkehrlich und städtebaulich relevanten Mangel geführt hat und dort Bauherren ohnehin oft freiwillig mehr Kfz-Stellplätze errichten. Die Satzung fordert auch in Gebieten, in denen in der Vergangenheit nicht ausreichend Kfz-Stellplätze geschaffen wurden und deshalb der Parkdruck im öffentlichen Raum hoch ist, Kfz-Stellplätze nur in dem Umfang, wie sie durch das Neubauvorhaben erforderlich werden. Über den Eigenbedarf hinaus Parkraum zu verlangen, würde Bauherren benachteiligen, den Bau von Wohnungen erschweren und damit den Zielen der Satzung widersprechen.

### **ÖPNV-Abschlag in Zone 3**

Der Bonus von 0,2 Kfz-Stellplätzen je Wohnung in Zone 3 beruht auf der Tatsache, dass der ÖPNV als kollektiv verfügbares Verkehrsmittel Grundvoraussetzung dafür ist, dass Haushalte im Alltag keinen eigenen Pkw benötigen. Analog zu den Nichtwohnnutzungen wird nun auch bei Wohnungen die ÖPNV-Anbindung bei der Ermittlung des Kfz-Stellplatzbedarfs berücksichtigt. Dies ist sachgerecht, da Untersuchungen

wie die aktuelle Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“ einen Zusammenhang zwischen Pkw-Besitz und ÖPNV-Angebot belegen.

Für die Minderung der Kfz-Stellplatzzahlen werden nur die innerstädtischen Schienenverkehrsmittel Tram und Stadtbahn berücksichtigt. Die Begrenzung auf den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist insbesondere deshalb sachgerecht, da die Linienführung von Bussen leicht verändert werden kann und die Versorgung durch SPNV tendenziell eine höhere Konstanz aufweist. Zudem stoßen höherrangige Schienenverkehrsmittel bei Nutzer\*innen v.a. wegen des größeren Fahrkomforts und der höheren Geschwindigkeiten auf mehr Resonanz und Akzeptanz als Busse. Dass im Umfeld von Haltestellen von Schienenverkehrsmitteln der Anteil autoloser Haushalte weit höher ist als rund um Bushaltestellen, zeigt z.B. die Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ deutlich. Dieses Vorgehen entspricht zudem auch jenem beim Flächennutzungsplan, bei dem für die Festlegung der Wohnungsdichte ebenfalls nur Haltestellen von Straßen- und Stadtbahnen berücksichtigt werden.

Angesichts dessen kann in Gebieten, die über eine gute Anbindung an den SPNV verfügen, von einem reduzierten Kfz-Stellplatzbedarf ausgegangen werden. Während in den Zonen 1 und 2 die hervorragende, flächendeckende Anbindung an den SPNV bereits in den pauschalen Kfz-Stellplatzreduzierungen berücksichtigt ist, muss eine ausreichende Anbindung in der großflächigen Zone 3 vorhabenbezogen nachgewiesen werden. Eine Reduzierung um 0,2 Kfz-Stellplätze je Wohnung ist nur zulässig, wenn das Bauvorhaben innerhalb eines Radius von 400 m um eine Tram- oder Stadtbahnhaltestelle liegt. Das Einhalten des Radius muss vom Bauherrn im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens in einem geeigneten Plan zeichnerisch nachgewiesen werden. Der Nachweis ist als Bauvorlage vorzulegen und wird Teil der Baugenehmigung. Mit dem in Zone 3 geforderten Maximalabstand von 400 m zwischen Haltestelle und Bauvorhaben ist gesichert, dass Bewohner\*innen auf kurzem Weg ein innerstädtisches Schienenverkehrsmittel erreichen können. Der Einzugsbereich wurde aus dem Nahverkehrsplan übernommen, laut dem in Kernstädten bis 400 m um eine Haltestelle eine gute Erschließungsqualität vorliegt. Die Höhe des Bonus orientiert sich an der VwV Stellplätze, die einen Abschlag von 20 % vorsieht, wenn eine 400 m entfernte Haltestelle von einer Straßen- bzw. Stadtbahn im 10-Minuten-Takt bedient wird.

### **Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze**

Da die amtlichen Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamts belastbar darüber Aufschluss geben, wie viele private Pkw je Wohnung vorhanden sind und somit einen Kfz-Stellplatz benötigen, wurde mit Hilfe der Stadtteildaten der regelmäßig zu erwartende Bedarf in den Zonen bestimmt. Auch wenn die Zonen 1 und 2 – wie oben erläutert – stellenweise von den Stadtteilgrenzen abweichen, lässt sich mit diesen Daten die Zahl notwendiger Kfz-Stellplätze sachgerecht ableiten, da die maßgeblichen Rahmenbedingungen für den Pkw-Besitz vergleichbar und die Abweichungen vernachlässigbar sind. Aufgrund der Tatsache, dass auch gewerblich zugelassene Pkw teilweise bei Wohnungen abgestellt werden und damit einen Kfz-Stellplatzbedarf auslösen, wurde dafür ein Aufschlag vorgenommen. Dieser wurde aus den Ergebnissen der repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV“ abgeleitet, an der die Stadt Karlsruhe zuletzt 2018 teilgenommen hat. Da für Besucher\*innen Kfz-Stellplätze üblicherweise im öffentlichen Raum vorgehalten werden, werden diese bei den auf Privatgrund geforderten notwendigen Kfz-Stellplätzen nicht berücksichtigt.

Die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze in den Zonen trägt den unterschiedlichen verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten im Karlsruher Stadtgebiet Rechnung. In Zone 1 liegt der durchschnittliche Bedarf bei 0,5 Kfz-Stellplätzen je Wohnung und in Zone 2 bei 0,7. Für den Bereich im Zentrum von Durlach wurde der Stellplatzschlüssel zudem mit Pkw-Zulassungszahlen eines kürzlich dort fertiggestellten Neubaus abgeglichen. Im restlichen Stadtgebiet (Zone 3) liegt der statistische Durchschnittsbedarf bei einem Kfz-Stellplatz je Wohnung, der wie bereits beschrieben bei einer guten SPNV-Anbindung gemindert werden kann.

Im Unterschied zu den Fahrradstellplätzen wird nicht Bezug zur Wohnfläche genommen, da die Kfz-Stellplatzbedarfe mit der gängigen Bezugseinheit „pro Wohnung“ berechnet wurden und es nicht sachgerecht ist, für jeden einzelnen Bewohner einer Wohnung einen Kfz-Stellplatz vorzuhalten. Trotz aller politischer Diskussionen um die Verkehrswende nimmt bundesweit die Zahl zugelassener Pkw stetig zu und bewegt sich auch in Karlsruhe seit Jahren auf hohem Niveau. Die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze wurde daher aus aktuellen Statistikdaten abgeleitet, da in Karlsruhe nach derzeitigem Stand weder von einer deutlichen Ab- noch Zunahme beim Pkw-Besitz privater Haushalte ausgegangen werden kann. Auch wenn sich die Kfz-Stellplatzreduzierungen am zu erwartenden Bedarf orientieren, kann ein Ausweichen von Parkenden in den öffentlichen Raum nicht gänzlich ausgeschlossen werden. In diesem

Zusammenhang ist zudem zu berücksichtigen, dass es durchaus vorkommen kann, 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. Solchen Entwicklungen könnte mit Maßnahmen wie mehr Parkraumbewirtschaftung entgegenge wirkt werden.

### **Abschläge für bestimmte Wohnungen**

Für die nachfolgend aufgeführten Sonderformen von Wohnungen sieht die Stellplatzsatzung einen Abschlag von der regulär für eine Zone geltenden Kfz-Stellplatzverpflichtung vor. Kumulierungen der Abschläge (z.B. geförderte Altenwohnungen) sind nicht zulässig, damit eine ausreichende Kfz-Stellplatzausstattung gewährleistet bleibt.

#### 1. geförderte Sozialmietwohnungen

Um die Schaffung von dringend benötigtem bezahlbarem Wohnraum zu unterstützen, wird für öffentlich geförderte Sozialmietwohnungen in allen Zonen gleichermaßen die Stellplatzverpflichtung um 0,2 Kfz-Stellplätze je Wohnung gesenkt. Voraussetzung hierfür ist, dass Wohnungen mindestens 25 Jahre unterhalb der ortsüblichen Vergleichsmiete vermietet und bei Erst- und Wiedervermietung nur Personen überlassen werden, die durch einen in Baden-Württemberg ausgestellten Wohnberechtigungsschein die Einhaltung der Einkommensgrenze und der für sie angemessenen Wohnungsgröße nachweisen. Die Kfz-Stellplatzreduzierung für geförderte Wohnungen wird bei genehmigungspflichtigen Bauvorhaben nur gewährt, wenn der Antragsteller im Baugenehmigungsverfahren verbindlich nachweist, dass die geforderten Voraussetzungen eingehalten werden. Der Nachweis wird Teil der Baugenehmigung. Die Zweckbestimmung als geförderte Wohnung mit Belegungs- und Mietbindung muss öffentlich-rechtlich gesichert werden. Infrage kommt dafür eine Nebenbestimmung in der Baugenehmigung, die Übernahme einer Baulast oder sonstige Instrumente wie ein öffentlich-rechtlicher Vertrag. Da zum Zeitpunkt der Baugenehmigung das förderrechtliche Verfahren meist noch nicht abgeschlossen ist, ist eine hinreichende Sicherung geboten, um z.B. Missbrauch entgegenzuwirken.

Da in der Vergangenheit einige Anforderungen im Landeswohnraumförderungsprogramm herabgesetzt wurden (z.B. kürzere Bindungsdauer), wird für eine dauerhafte Kfz-Stellplatzreduzierung eine mindestens 25-jährige Miet- und Belegungsbindung gefordert. Für den Fall, dass die geforderten Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind, tritt wieder die reguläre Kfz-Stellplatzverpflichtung in Kraft. Ausgenommen davon ist das bloße Ablaufende der mindestens 25-jährigen Bindungsfrist.

#### 2. Altenwohnungen

Die reguläre Kfz-Stellplatzverpflichtung gemäß vorliegender Satzung gilt auch für Altenwohnungen, bei denen allerdings in der Regel von einem geringeren Stellplatzbedarf ausgegangen werden kann. Statistische Auswertungen der Pkw-Zulassungszahlen einiger beispielhafter Vorhaben in Karlsruhe bestätigen, dass die Pkw-Dichte deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Die geltende Stellplatzverpflichtung würde somit zu einem Überangebot führen. Daher wird in allen Zonen für Wohnungen, die nachweislich dauerhaft zur Nutzung durch alte Menschen vorgesehen und barrierefrei im Sinne von § 39 LBO sind, der reguläre Stellplatzschlüssel um 0,2 Kfz-Stellplätze je Wohnung reduziert. Mit der Forderung, dass es sich bei den Wohnungen um barrierefreie Anlagen gemäß § 39 LBO handeln muss, ist baulicherseits gesichert, dass alte Menschen den Wohnraum zweckentsprechend ohne fremde Hilfe nutzen können.

Bislang wurden in Karlsruhe fallweise für Altenwohnungen schon Kfz-Stellplatzermäßigungen ermöglicht. Mit der Regelung in der Stellplatzsatzung sollen eine einheitliche Anwendung und mehr Planungssicherheit geschaffen werden. Um von dieser Reduzierungsmöglichkeit zu profitieren, müssen Antragsteller im Baugenehmigungsverfahren die dauerhafte Nutzung als Altenwohnung verbindlich nachweisen. Ebenso muss die dauerhafte Zweckbestimmung der Wohnungen für alte Menschen öffentlich-rechtlich gesichert sein (z.B. durch Übernahme einer Baulast, eine Nebenbestimmung in der Baugenehmigung oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag). Soweit und sobald die Voraussetzungen für die Stellplatzreduzierung nicht mehr gegeben sind, gilt wieder die reguläre Kfz-Stellplatzzahl.

#### 3. Wohnungen mit weniger als 35 m<sup>2</sup> Wohnfläche

Um bei Kleinwohnungen ein Überangebot von Kfz-Stellplätzen zu vermeiden, wird für Wohnungen mit weniger als 35 m<sup>2</sup> Wohnfläche die Stellplatzverpflichtung abgemindert. Der Abschlag beträgt in allen Zonen gleichermaßen 0,2 Kfz-Stellplätze je Wohnung vom regulären Kfz-Stellplatzschlüssel. Damit wird der

Tatsache Rechnung getragen, dass in sehr kleinen Wohnungen in aller Regel nur Einpersonenhaushalte wohnen, die deutlich seltener über einen Pkw verfügen als Mehrpersonenhaushalte. Von dieser Regelung profitieren u.a. Studierendenappartements, für die bislang gemäß Landesbauordnung jeweils ein Kfz-Stellplatz zu errichten war. Auch möblierten Mikroappartements, die von Einzelpersonen meist nur auf Zeit bewohnt werden, kommt diese Regelung zugute. Für die Berechnung der Wohnfläche ist die Wohnflächenverordnung (WoFIV) in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

### **Berechnung der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren**

In der Satzung ist geregelt, dass mit dem Bauantrag eine detaillierte Berechnung der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze vorzulegen ist. Diese Forderung basiert auf der Regelung in § 2 Abs. 2 Nr. 1 LBOVVO, laut der Baurechtsbehörden weitere Unterlagen als Bauvorlagen verlangen dürfen, wenn diese zur Beurteilung erforderlich sind. Bei Nichtwohnnutzungen ist die Vorlage eines vorgefertigten Berechnungsbogens für die Stellplätze bereits gängige Praxis. Im geforderten Stellplatznachweis für Wohnungen muss nachvollziehbar dargestellt sein, in welcher Zone sich das Bauvorhaben befindet und wie viele Kfz-Stellplätze somit regulär herzustellen sind. Anschließend müssen sämtliche Abschlüsse vom regulären Kfz-Stellplatzschlüssel in allen Einzelheiten aufgeführt und entsprechend den Berechnungs- und Rundungsregelungen in § 4 der Satzung die endgültige Kfz-Stellplatzzahl für das Bauvorhaben ermittelt werden.

### **Fahrradstellplätze für Wohnungen**

In Karlsruhe werden überdurchschnittlich viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In der Satzung werden daher insbesondere aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen verschiedene Regelungen getroffen, um die Herstellung von bedarfsgerechten Abstellmöglichkeiten im Wohnungsbau zu sichern. In vielen Beständen zeigen sich die negativen Folgen, wenn ausreichende und leicht zugängliche Fahrradstellplätze bei der Wohnung fehlen (z.B. Fahrräder auf dem Gehweg und in Grünflächen). Aus diesen Gründen sind Wohnungsneubauten mit einer ausreichenden Anzahl gut nutzbarer Fahrradstellplätze auszustatten.

Da dem Fahrradstellplatz bei der Wohnung als Ausgangsort vieler Fahrten eine übergeordnete Bedeutung zukommt, werden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO in der Satzung einige gesetzliche Anforderungen präzisiert oder angepasst. Derzeit regelt die LBO in § 37 Abs. 2, dass sich Anzahl und Beschaffenheit notwendiger Fahrradstellplätze nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf zu richten haben. Während die VwV Stellplätze für Nichtwohnnutzungen genaue Zahlen vorgibt, wird für Wohnungen der regelmäßig zu erwartende Bedarf nicht quantifiziert. Da die in Karlsruhe gängige Praxis von zwei Fahrradstellplätzen je Wohnung v.a. bei größeren Wohnungen nicht ausreicht, wird mit der Stellplatzsatzung eine bedarfsgerechtere Berechnungsweise eingeführt. Diese sieht vor, dass je angefangene 30 m<sup>2</sup> Gesamtwohnfläche ein notwendiger Fahrradstellplatz herzustellen ist. Die Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze wird auf die Wohnfläche bezogen, da mit der Wohnungsgröße im Durchschnitt auch die Anzahl der Bewohner\*innen steigt. Die Wohnfläche ist mit der jeweils gültigen Wohnflächenverordnung (WoFIV) zu bestimmen. Die Berechnung der Wohnfläche erfolgt für das Bauvorhaben insgesamt. Dafür kann die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ohnehin vorzulegende Berechnung im statistischen Erhebungsbogen verwendet werden, sodass eine unaufwändige Ermittlung gewährleistet ist. Pro angefangene 30 m<sup>2</sup> Gesamtwohnfläche einen Fahrradstellplatz zu fordern, entspricht den Empfehlungen in verschiedenen Fachpapieren und ist auch für Karlsruhe ein angemessener Wert. Da die Zahl an Sonderfahrrädern wie Lastenfahrrädern, Cargobikes, Erwachsenen-Dreirädern oder Liegerädern stetig zunimmt, wird in der Satzung empfohlen, je zehn notwendige Fahrradstellplätze einen geeigneten Abstellplatz für diese Fahrräder herzustellen.

Hinsichtlich der Beschaffenheit enthalten die derzeit geltende LBO und VwV Stellplätze bereits zahlreiche Vorgaben, wie notwendige Fahrradstellplätze herzustellen sind. Da einige Anforderungen für ein nutzerfreundliches Fahrradparken unzureichend sind, werden diese in der Satzung angemessen geregelt. Unter anderem wird vorgegeben, dass ein Fahrradstellplatz mindestens 2,0 m lang und mindestens 0,7 m breit sein muss. Bei beidseitig nutzbaren Anlehnbügeln wird die Mindestbreite auf 0,6 m und bei Hoch-Tief-Aufstellung auf 0,5 m gemindert, da diese Abstände für ein einfaches Abstellen ausreichen und so der Platzbedarf reduziert werden kann. Abstellflächen für Sonderfahrräder sollten eine Mindestabmessung von 1,0 m x 2,6 m aufweisen. Da die Breite der Fahrgasse bislang nicht konkret vorgegeben ist, schreibt die Satzung eine Mindestbreite von 1,8 m zwischen zwei Reihen von Fahrradstellplätzen vor. Falls



Doppelstockparksysteme oder sonstige platzsparende Fahrradabstellsysteme zur Anwendung kommen, erhöht sich die Mindestbreite auf 2,1 m. Dadurch ist gewährleistet, dass die Abstellplätze gut zu erreichen sind und Fahrräder einfach rangiert werden können. In der Satzung ist zudem geregelt, dass notwendige Fahrradstellplätze barrierefrei zugänglich sein müssen. Das heißt, dass keine Stufen zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche und notwendigen Fahrradstellplätzen liegen dürfen. Ebenso sind Schieberillen an Treppen nicht zulässig. Mit diesen Vorgaben ist gesichert, dass Fahrradstellplätze auch mit schweren Pedelecs oder Sonderfahrrädern leicht erreichbar sind. Abgesehen von den in der Satzung getroffenen Regelungen, die zum Teil die Vorgaben in der LBO und VwV Stellplätze ersetzen bzw. präzisieren und zum Teil ergänzen, müssen notwendige Fahrradstellplätze weiterhin sämtliche Anforderungen der derzeit geltenden LBO (z.B. Wetterschutz) und VwV Stellplätze (z.B. Anschliebmöglichkeit für den Fahrradrahmen) erfüllen. Da die Anforderungen in der vorliegenden Satzung auf den aktuell geltenden Regelungen in der LBO und VwV Stellplätze aufbauen, ist geregelt, dass stets die Fassung der LBO und VwV Stellplätze unverändert angewendet werden muss, die zum Zeitpunkt der Rechtskraft der vorliegenden Satzung gegolten hat.<sup>2</sup>

Für die Überprüfbarkeit durch die Baurechtsbehörde wird in der Satzung bestimmt, dass in den Bauvorlagen die Berechnung der Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze nachvollziehbar dargestellt werden muss. Ebenso müssen Pläne und ggf. sonstige Nachweise vorgelegt werden, aus denen klar ersichtlich ist, dass sämtliche Anforderungen an die Beschaffenheit sowohl gemäß vorliegender Satzung als auch gemäß der LBO und der VwV Stellplätze eingehalten werden (z.B. Vermaßung der verschiedenen Mindestabmessungen). Erst wenn diese Nachweise vorliegen, sind die Bauvorlagen vollständig und startet das Genehmigungsverfahren.

## Berechnungs- und Rundungsregelung

Je nach Bauvorhaben sind bei der Ermittlung der Stellplatzzahlen mehrere Berechnungsschritte erforderlich, bei denen sich Dezimalstellen ergeben können. In der Satzung ist geregelt, dass zunächst alle Berechnungsschritte ohne Rundung der Dezimalzahlen durchzuführen sind. Ergibt sich am Ende aller Berechnungen bei der Anzahl notwendiger Stellplätze eine Bruchzahl, ist auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden, da Stellplätze nicht anteilig gebaut werden können. Dabei ist ab einer 5 an der ersten Dezimalstelle aufzurunden. Dies entspricht im Übrigen den Vorgaben zur Rundung in der derzeit geltenden VwV Stellplätze.

## Ordnungswidrigkeiten

Da es von öffentlichem Interesse ist, dass Stellplätze entsprechend der hier getroffenen Vorschriften hergestellt werden, werden auf Grundlage von § 75 Abs. 3 Nr. 2 LBO für Verstöße gegen Bestimmungen der Satzung entsprechende Bußgeldtatbestände geschaffen. Dies umfasst die Fälle, in denen die Kfz- oder Fahrradstellplätze nicht oder nicht in der ausreichenden Anzahl bzw. bei den Fahrradstellplätzen nicht in der vorgesehenen Beschaffenheit erstellt werden. Darüber hinaus sollen Fälle geahndet werden, in denen Bauherrinnen und Bauherren Stellplatzreduzierungen für besondere Wohnformen in Anspruch nehmen, die Wohnungen aber entgegen den damit einhergehenden Verpflichtungen zweckwidrig nutzen. Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis zu 100.000 Euro geahndet werden. Die Höhe richtet sich im konkreten Einzelfall nach der Schwere der Ordnungswidrigkeit und dem Vorwurf, der den Verursacher trifft. Die Höhe der Geldbuße soll den wirtschaftlichen Vorteil übersteigen, den der Verursacher aus der Ordnungswidrigkeit erlangt hat.

---

<sup>2</sup> Zum Zeitpunkt der Rechtskraft der Satzung galten:

- LBO vom 5. März 2010 (GBl. 2010, 357, 358, ber. S. 416) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2023 (GBl. S. 422)
- VwV Stellplätze vom 22.06.2022 (GABl. 2022, 799)

## Inkrafttreten und Übergangsregelungen

Die Satzung tritt gemäß § 74 Abs. 6 LBO i.V.m. § 10 Abs. 3 BauGB am Tag ihrer Bekanntmachung in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt nehmen im Vergleich zum bisher geltenden Recht bei bestimmten Bauvorhaben die Anforderungen an die notwendigen Kfz-Stellplätze ab, während sie an die notwendigen Fahrradstellplätze generell zunehmen. Für bereits eingeleitete oder kurz vor der Einleitung stehende Baugenehmigungsverfahren werden analog zu den Übergangsvorschriften in § 77 Abs. 1 LBO in der vorliegenden Satzung nachfolgende Übergangsvorschriften getroffen:

Für bereits eingeleitete Baugenehmigungsverfahren wird geregelt, dass die materiellen Vorschriften der Stellplatzsatzung nur insoweit anzuwenden sind, als sie für den Antragsteller günstiger sind als das bisher geltende Recht. Unter Einleitung des Baugenehmigungsverfahrens wird die Einreichung der Bauvorlagen verstanden. Das heißt, dass bei laufenden Baugenehmigungsverfahren nur die begünstigenden Regelungen der Satzung angewendet werden. Damit wird vermieden, dass eingereichte Bauvorlagen vor der Baugenehmigung geändert werden müssen und sich dadurch Verfahren verzögern.

Neben den bereits eingeleiteten Verfahren regelt die Satzung auch für Bauvorhaben, die innerhalb von sechs Monaten nach Rechtskraft der Satzung eingeleitet werden, dass nur die begünstigenden und nicht die belastenden Vorschriften angewendet werden. Damit soll vermieden werden, dass Planungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzung bereits weit fortgeschritten ist, kurz vor Antragstellung weitreichend geändert werden müssen. Dies würde zu Mehrkosten und Verzögerungen führen und eine unbeabsichtigte Härte darstellen. Eine gleichartige Regelung wird für bereits genehmigte, aber noch nicht fertiggestellte Bauvorhaben geschaffen. Hierfür ist eine nachträgliche Änderung der Baugenehmigung zu beantragen, es soll aber auch in diesen Fällen keine Umplanung zulasten der Bauherrinnen und Bauherren verlangt werden.