

Vorlage Nr.: 2024/0194/1

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

Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)
Beschluss zur Veröffentlichung und Auslegung sowie Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ortschaftsrat Neureut	12.11.2024		Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Wolfartsweier	12.11.2024	3	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Wettersbach	12.11.2024	2	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Durlach	13.11.2024	3	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Stupferich	13.11.2024		Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Hohenwettersbach	20.11.2024		Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Grötzingen	27.11.2024		Ö	Anhörung
Planungsausschuss	12.12.2024	3	Ö	Vorberatung
Gemeinderat	17.12.2024	5	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Beschluss über die Veröffentlichung und öffentliche Auslegung des Satzungsentwurfs sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (vollständiger Beschlussantrag siehe letzte Seite)

Erläuterungen

Finanzielle Auswirkungen	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:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz 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"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema: Mobilität
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

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 Kfz-Stellplatz). Diese strikte Vorgabe wird für die Voraussetzungen in Karlsruhe 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. Von dieser Möglichkeit soll in Karlsruhe Gebrauch gemacht werden. 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 Gesamtverkehrsaufkommen) wider. Im bundesweiten Vergleich zeigen die Ergebnisse der derzeit aktuellen 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 Pkw-Zulassungszahlen und des Wohnungsbestands ergeben für Karlsruhe eine durchschnittliche Pkw-Dichte von 0,88 Pkw je Wohnung (2023). Werden nur die privaten Zulassungen betrachtet, liegt dieser Wert im Mittel bei ca. 0,71 Privat-Pkw je Wohnung. Zugleich liegt der Anteil des Radverkehrs am Modal Split mit ca. 31 % deutlich über dem Bundesdurchschnitt von ca. 11 %. Im Durchschnitt kann vom Besitz eines Fahrrads pro Person ausgegangen werden.

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, Altenwohnen, Studierendenwohnen). Insbesondere Tiefgaragen, die beim verdichteten Bauen oft realisiert werden (müssen), verursachen hohe Bau- und Wohnkosten. Bereits in einigen rechtskräftigen Bebauungsplänen 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 beinhaltet im Bereich Mobilität den Baustein D 1.4 „Stellplatzschlüssel reduzieren im privaten Bereich“ (siehe Vorlage 2020/0296).

Wichtigste Ziele der geplanten Satzung sind

- die Errichtung von nicht benötigten Kfz-Stellplätzen zu vermeiden, um Kosten für den Wohnungsbau sowie den Flächenverbrauch zu reduzieren,
- das Fahrradparken durch Präzisierung der Anzahl und Beschaffenheit von Fahrradstellplätzen zu verbessern, um den Radverkehr zu fördern und den öffentlichen Raum zu entlasten und
- eine einfache und rechtssichere Handhabung der Regelungen für Bauherrinnen und Bauherren und die Verwaltung zu ermöglichen.

Grundsätzlich sind bei der Ausgestaltung einer Stellplatzsatzung verschiedene Herangehensweisen denkbar, wie Vergleichsbeispiele aus den Städten Stuttgart, Freiburg, Tübingen und Konstanz zeigen, die sich in Regelungsumfang und -tiefe unterscheiden. Mit einem ersten Entwurf (Vorlage 2024/0194) sollte im Gemeinderat der Beschluss herbeigeführt werden, die formelle Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchzuführen. Im April/ Mai 2024 wurden die Ortschaftsräte hierzu angehört. Aufgrund zahlreicher Fragen, Anregungen und Bedenken wurde der Entwurf zwischenzeitlich überarbeitet. Am 20. September 2024 hat die Stadtverwaltung Gemeinde- und Ortschaftsräte sowie eine Vertretung der Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine zu einer informellen, nicht-öffentlichen Informationsveranstaltung eingeladen. Etwa 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmern wurde dabei der überarbeitete Satzungsentwurf vorab vorgestellt und zahlreiche Fragen beantwortet. Bei der Infoveranstaltung wurden keine grundsätzlichen Bedenken am Satzungsentwurf vorgebracht.

Im Zusammenhang mit der Satzung müssen verschiedene 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 oder der Zweckentfremdung von Garagen 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 Projekt „Faires Parken“ oder das IQ-Projekt „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“ hinzuweisen.

Die geplanten Regelungen zu den Fahrradstellplätzen führen moderat zu erhöhten Anforderungen. 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. Sofern werthaltige Gehölzstrukturen (z.B. Hainbuchenhecken) oder Bäume durch die Umsetzung einer Planung von Stellplätzen gefährdet sind, werden Unterlagen nachgefordert um eine Planung zu erreichen, die diese Grünstrukturen möglichst erhalten oder gleichwertig ersetzen. Zusätzliche 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 davon aus, dass die mit der Stellplatzsatzung einhergehenden Vorteile die möglichen Nachteile in der Abwägung überwiegen.

II. Regelungsinhalt

1. Allgemeines

Das für Karlsruhe entwickelte Modell sieht in Teilen des Stadtgebiets eine Reduktion der Kfz-Stellplätze vor, die sich primär an der zu erwartenden Pkw-Dichte je Wohnung orientiert. Einen wesentlichen Faktor stellen dabei die amtlichen Pkw-Zulassungszahlen dar. Zusätzlich werden in gewissem Umfang die Anbindung an den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) sowie bestimmte Wohnformen mit tendenziell niedriger Kfz-Besitzquote begünstigt. Um eine unter dem Gesichtspunkt des Verwaltungsaufwands handhabbare und für Bauwillige verständliche Lösung zu erzielen, wurden in gewissem Maße Pauschalierungen vorgenommen. Auf eine generelle Forderung nach vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepten oder Ähnlichem wurde verzichtet, da dies hohe Anforderungen an die Ausgestaltung, Prüfung und dauerhafte Sicherung stellt. Allerdings wurde in den überarbeiteten Entwurf die Möglichkeit aufgenommen, dies in besonderen Einzelfällen zusätzlich bei der Berechnung der Kfz-Stellplatzzahl zu berücksichtigen, um besser auf besondere Einzelfälle und zukünftige Entwicklungen reagieren zu können.

Bei den Fahrradstellplätzen wurde ein Ansatz gewählt, der sich an der Wohnfläche orientiert, da bei größeren Wohnungen mit mehr Bewohnerinnen und Bewohnern tendenziell mit mehr Fahrrädern zu rechnen ist. Die Regelungen zu den Fahrradstellplätzen sollen nach Anregungen aus den Anhörungen der Ortschaftsräte nur für Mehrfamilienhäuser gelten. Dies erscheint sachgerecht, da in Ein- und Zweifamilienhäusern in der Regel sowohl vom Eigeninteresse als auch der Möglichkeit der eigenständigen Schaffung ausreichender Fahrradstellplätze ausgegangen werden kann.

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.

Die Möglichkeit einer finanziellen Ablöse der Kfz-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 erlassen werden, bleiben auch nach Rechtskraft 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 zentral gelegenen Stadtteile. 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 prozentuale Reduzierung vorgesehen:

Art der Wohnform	Reduktion um
öffentlich geförderte Sozialmietwohnungen mit einer Bindungsdauer von mindestens 25 Jahren	25%
barrierefreie Wohnungen für alte Menschen (vgl. §39 LBO)	50%
Wohnungen mit weniger als 35 m ² Wohnfläche (z.B. Studierendenapartments)	50%

Im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf wurde eine stärkere Differenzierung bei den Wohnformen vorgenommen. Der Abschlag wird zusätzlich zu einer zonenbedingten Reduzierung gewährt. Untereinander sind die Reduzierungen für bestimmte Wohnformen nicht kombinierbar. Maximal kann damit rechnerisch z.B. in Zone 1 bei Alten- und Kleinwohnungen eine Reduzierung auf 0,25 Stellplätze je Wohnung erreicht werden. Die tatsächliche Stellplatzzahl wird durch Ab- und Aufrundung auf ganze Zahlen ermittelt

Um flexibel auf besondere Einzelfälle reagieren zu können, wurde eine „Öffnungsklausel“ eingefügt. Diese erlaubt es in besonderen Einzelfällen, die Stellplatzanzahl abweichend anzupassen, wenn der zu erwartende Stellplatzbedarf aufgrund besonderer Umstände vom nach der Satzung ermittelten Ergebnis abweicht. Zum Tragen kann dies z.B. kommen, wenn ein Vorhabenträger die Umsetzung eines qualifiziertes Mobilitätskonzepts nachweist.

4. Fahrradstellplätze

Nach bisheriger Genehmigungspraxis wurden regelmäßig zwei notwendige Fahrradstellplätze pro Wohnung gefordert. Zukünftig soll **pro angefangene 30 m² Gesamtwohnfläche ein** Fahrradstellplatz erstellt werden. Dies entspricht einschlägigen Empfehlungen in der Fachliteratur und bildet den tatsächlichen Bedarf genauer ab. Bei größeren Wohnungen führt dies zu einer höheren Stellplatzzahl als bisher. Darauf hinzuweisen ist, dass sich die Zahl nach der Gesamtwohnfläche aller Wohnungen eines Gebäudes und nicht nach der Fläche der einzelnen Wohnungen richtet. Damit werden mögliche Überbelastungen oder Umgehungen durch die Wahl besonders „ungünstiger“ oder „günstiger“ Wohnungsgrößen vermieden. Je zehn notwendiger Fahrradstellplätze wird ein zusätzlicher Sonderfahrradstellplatz (z.B. für Lastenräder) empfohlen.

Ferner werden Vorgaben hinsichtlich der Beschaffenheit der Fahrradstellplätze gemacht (z.B. Breite, Länge, Fahrgassenbreite, Barrierefreiheit vgl. hierzu § 3 des Satzungsentwurfs). Im Vergleich zum ersten Entwurf wurde hier hinsichtlich der geforderten Fahrgassenbreite eine bedarfsgerechtere Differenzierung vorgenommen. In einigen Punkten modifiziert die Satzung die bisherigen Vorgaben der VwV Stellplätze für Fahrradstellplätze, die ansonsten aber weiter gilt.

Da die Relevanz der Regelungen vor allem für größere Wohnanlagen gesehen wird und um nicht bedarfsgerechte Ergebnisse bei Ein- und Zweifamilienhäusern zu vermeiden, gelten die Regelungen für die Fahrradstellplätze wie unter Ziffer II.1 bereits ausgeführt nur für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen.

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 zu prüfen.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Unmittelbare finanzielle Auswirkungen für den städtischen Kernhaushalt entstehen nicht.

Erläuterungen zur CO₂-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 CO₂-Ausstoß und günstigen Klimawirkungen zu rechnen.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat:

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 04.10.2024 zugrunde zu legen. Änderungen und Ergänzungen kann die Verwaltung nach Auswertung der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vornehmen und zu diesem Zweck die Veröffentlichung ggf. wiederholen.