

Vorlage Nr.: 2025/0916

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

Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)
Satzungsbeschluss gemäß § 74 Abs. 2, 5 und 6 Landesbauordnung (LBO), § 4 Gemeindeordnung (GemO)

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Ortschaftsrat Durlach	03.12.2025	3	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Wettersbach	09.12.2025	3	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Hohenwettersbach	10.12.2025	1	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Wolfartsweier	10.12.2025	3	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Neureut	11.12.2025	2	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Grötzingen	17.12.2025	3	Ö	Anhörung
Ortschaftsrat Stupferich	14.01.2026	2	Ö	Anhörung
Planungsausschuss	22.01.2026	2	Ö	Vorberatung
Gemeinderat	27.01.2026	4	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Der Gemeinderat beschließt die örtlichen Bauvorschriften als Satzung (Beschluss im vollständigen Wortlaut siehe Seite 7).

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"/>	Korridor-thema: Mobilität
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	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 neu errichtete Wohnung einen Stellplatz für Kraftfahrzeuge (Kfz) zu erstellen (sogenannter notwendiger Kfz-Stellplatz). Diese strikte Vorgabe wird für 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 vor allem 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. In der juristischen Literatur wird teilweise die Auffassung vertreten, der Gesetzgeber habe hinsichtlich Fahrradstellplätzen eine abschließende Regelung getroffen, welche keinen Raum für eine kommunale Satzung mehr lasse. Demgegenüber hat die höhere Baurechtsbehörde in Abstimmung mit der obersten Baurechtsbehörde die Auffassung mitgeteilt, dass weiterhin Gestaltungsspielraum für eine Fahrradstellplatzsatzung bestehe. Von dieser Möglichkeit soll in Karlsruhe Gebrauch gemacht werden. Voraussetzung hierfür ist, dass Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Diese Gründe sind in Karlsruhe in vielerlei Hinsicht gegeben. Aufgrund der vorhandenen guten Rahmenbedingungen z.B. beim ÖPNV besitzen bei Weitem nicht alle Haushalte in Karlsruhe ein Auto, wohingegen im Durchschnitt jede Person über ein Fahrrad verfügt.

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.

In der Satzung sollen die Stellplatzanforderungen im Wohnungsneubau sachgerecht angepasst werden. Dies bedeutet die Priorisierung der o.g. Ziele unter Abwägung möglicher negativer Auswirkungen auf sonstige Belange wie z.B. den Frei- oder Straßenraum.

Im Detail wird zur Regelungssystematik, Zielsetzung und Begründung auf den Satzungstext (**Anlage 1**), die Zonenkarte (**Anlage 2**) und den Begründungstext (**Anlage 3**) sowie ergänzend auf die Ausführungen in der Vorlage zum Veröffentlichungs- und Auslegungsbeschluss (Vorlage 2024/0194/1) verwiesen.

II. Verfahren, Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die LBO sieht in § 74 Abs. 6 für den Erlass der örtlichen Bauvorschriften als Satzung eine (eingeschränkte) Form des Beteiligungsverfahrens wie bei der Aufstellung von Bebauungsplänen (nach BauGB) vor.

Nach Anhörung der Ortschaftsräte und Vorberatung im Planungsausschuss am 12.12.2024 fasste der Gemeinderat am 17.12.2024 den Beschluss zur Veröffentlichung und Auslegung des Satzungsentwurfs (Fassung vom 04.10.2024, siehe Vorlage 2024/0194/1) sowie zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB). Die Beteiligung erfolgte im Zeitraum vom 27.01.2025 bis einschließlich 28.02.2025.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Veröffentlichung und Auslegung gingen zwei Stellungnahmen von Privatpersonen sowie Stellungnahmen der Bürgervereine Oststadt, Südstadt und Waldstadt ein. Die vollständigen Stellungnahmen sowie die Bewertung und Abwägungsvorschläge der Verwaltung sind der Synopse-Öffentlichkeit (**Anlage 4**) zu entnehmen.

Von einer Person wurde angeregt, weitere Reduzierungsmöglichkeiten zu schaffen, um gänzlich autofreie Haushalte zu fördern. Von der anderen Person wurde die Befürchtung geäußert, dass die Reduzierung von Kfz-Stellplatzzahlen zu einem zunehmenden Parkdruck im öffentlichen Raum führen könnte. In diesem Zusammenhang werden eine verschärfte Kontrolle und Sanktionierung von Parkverstößen gefordert. Die Stadtverwaltung hält weiterreichende Kfz-Stellplatzreduzierungen als im mittlerweile überarbeiteten Satzungsentwurf für nicht sachgerecht. Die vorgesehenen Reduzierungsmöglichkeiten orientieren sich grundsätzlich am regelmäßig zu erwartenden Bedarf. Wie bereits im Rahmen des Auslegungsbeschlusses erläutert, wird die Satzung von weiteren Maßnahmen (z.B. IQ-Leitprojekt „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“) flankiert.

Der **Bürgerverein Oststadt** (Zone 1) sieht vor allem für den alten Teil der Oststadt, westlich der Tullstraße die Problematik eines ohnehin schon geringen Stellplatzangebots und Ausweichens auf den öffentlichen Raum. Da die Pkw-Dichte höher als angenommen sei, sollte eine Reduzierung unter den bisherigen 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel unterbleiben. Ferner wird durch die angestrebte Erleichterung des Wohnungsbaus eine weitere Nachverdichtung zulasten von Grün- und Freiflächen befürchtet. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung angesichts des nachweislich geringeren Pkw-Besitzes in der Oststadt sachgerecht. Die angespannte Parkraumsituation im Bestand ist darauf zurückzuführen, dass zur Entstehungszeit oft überhaupt keine Kfz-Stellplätze erstellt wurden. Die Stellplatzsatzung gilt nicht für den Bestand, sondern nur für den Neubau und fordert nur in dem Umfang Stellplätze, wie sie dadurch erforderlich werden. Über den Eigenbedarf hinaus Kfz-Stellplätze zu verlangen, würde wichtigen Zielen der Satzung widersprechen. Hinsichtlich des Themas Nachverdichtung wird auf bestehende Strategien (z.B. Ausweitung des Bebauungsplans „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt“) verwiesen.

Die **Bürgergesellschaft der Südstadt** (Zone 1) weist ebenfalls auf die Problematik einer zunehmenden Nachverdichtung hin, wenn günstiger und mit weniger Stellplätzen gebaut werden kann. Zudem wird besonders bei Studierendenwohnungen ein erhöhter Pkw-Besitz durch am Heimatort zugelassene Fahrzeuge angenommen. Die Stadtverwaltung kann den genannten Zielkonflikt in einzelnen Fällen nicht ausschließen, die Förderung des Wohnungsbaus ist aber ein bedeutendes städtebauliches Ziel. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist die Stellplatzsatzung nicht das richtige Instrument, um ggf. unter bestimmten Aspekten kritische Bebauung im Bestand zu verhindern. Hinsichtlich der andernorts zugelassenen Pkw wurde unter Einbeziehung neuer statistischer Daten eine Nachsteuerung vorgenommen (siehe hierzu nähere Ausführungen unter Ziffer III.).

Der **Bürgerverein Waldstadt** (Zone 3) fordert eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf mindestens 1,2 Stellplätze je Wohnung. Dies resultiere unter anderem aus einer Abnahme der Qualität des ÖPNV, deutliche Nachverdichtung und stärkere Pkw-Nutzung. Der geringere Stellplatzbedarf für Sozialwohnungen oder Kleinstwohnungen wird angezweifelt. Ferner würden viele (Tief-)Garagenstellplätze fremd vermietet und nicht selber genutzt. Die Stadtverwaltung geht grundsätzlich von einer guten ÖPNV-Anbindung der Waldstadt aus, die Satzung sieht hier auch nur Reduktionsmöglichkeiten vor, wo durch schienengebundenen ÖPNV eine solche gegeben ist. Die vorgesehenen Stellplatzzahlen werden als sachgerecht erachtet, ein über die bisherige LBO-Regelung hinausgehender Stellplatzschlüssel würde den Zielen der Satzung zuwiderlaufen. Die Stellplatzsatzung kann wiederum nur die Herstellungspflicht, aber nicht die Nutzungspflicht für Stellplätze vorschreiben.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Insgesamt gingen 19 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein. Grundsätzliche Einwände gegen die Stellplatzsatzung wurden dabei nicht erhoben. Überwiegend gab es in den Stellungnahmen keine oder nur geringfügige Anmerkungen. Die vollständigen Stellungnahmen sowie die Bewertung und Abwägungsvorschläge der Verwaltung sind der Synopse-TÖB (**Anlage 5**) zu entnehmen.

Die **Naturschutzverbände** begrüßen die Satzung, regen aber an, mittels Parkraumbewirtschaftung vor allem in den innerstädtischen Zonen einem Ausweichen in den öffentlichen Raum entgegenzuwirken. Darüber hinaus sollte die Schaffung autofreier Quartiere ermöglicht werden und die bisherige Empfehlung zur Erstellung von Stellplätzen für Lastenfahräder verpflichtend gemacht werden. Ferner wird die Übernahme von Begrünungsregelungen für Stellplätze analog des Bebauungsplans „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt“ in die Satzung vorgeschlagen. Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass parallel Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung und -entwicklung erarbeitet werden. Eigene Regelungen für autofreie Quartiere werden für nicht erforderlich gehalten, da in besonders gelagerten Einzelfällen mit nachweislich geringerem Bedarf auf die vorgesehene Öffnungsklausel (§ 2 Abs. 3) zurückgegriffen werden könnte. Zusätzliche Verpflichtungen bei den Fahrradstellplätzen sollen nicht aufgenommen werden, um das Ziel der Erleichterung des Wohnungsbaus nicht zu konterkarieren. Die Satzungsermächtigung des § 74 Abs. 2 LBO umfasst bei Kfz nur die Anzahl der Stellplätze. Die Aufnahme von Begrünungsvorgaben bauplanungsrechtlicher Art würde einen Neustart und Wechsel der Verfahrensart nach sich ziehen.

Die **Verkehrsbetriebe Karlsruhe** merken an, dass eine Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum zu vermeiden sei, zusätzliche parkende Fahrzeuge würden die Leichtigkeit des (ÖPNV-)Verkehrs beeinträchtigen. Es wird eine Obergrenze für Stellplätze angeregt, da nur so eine reduzierte Pkw-Nutzung zu erwarten sei. Das SPNV-Angebot in Zone 3 sollte stets eine verpflichtende Reduzierung nach sich ziehen. Hinsichtlich der Zonensystematik wird auch die Einbeziehung weiterer Faktoren neben dem ÖPNV (z.B. Nahversorgung, Schulen, Ärzte, Carsharing-Angebote) vorgeschlagen. Die Stadtverwaltung lehnt eine Obergrenze für Stellplätze ab. Dies wäre ein erheblicher Eingriff in die Rechte der Bauherren. Diese sollen weiterhin die Möglichkeit haben, bei Bedarf auch mehr Stellplätze zu errichten. Die abseits des ÖPNV geforderten Faktoren spiegeln sich in der Pkw-Dichte wider, die Grundlage für die Zonenbildung und Reduzierungsmöglichkeiten ist. Eine zusätzliche Berücksichtigung würde zu weit führen.

Die **Gemeinde Pfinztal** sieht keine direkte Betroffenheit, befürchtet aber im Falle einer etwaigen Öffnung der Straßenverbindung im Bereich des Grenzwegs zu Grötzingen einen Verdrängungseffekt von Autos auf die eigene Gemarkung. Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass die Straßenverbindung hier bewusst wegen Schleichverkehrs gesperrt wurde und eine Änderung nicht beabsichtigt ist.

Die **Industrie- und Handelskammer** wünscht eine weitere Reduzierung des Stellplatzschlüssels, insbesondere in der Zone 1 mit sehr guter ÖPNV-Anbindung und eine Ausweitung z.B. auf Mühlburg. Zudem sollte die Voraussetzung einer Bindungsfrist von 25 Jahren für den sozialen Wohnungsbau reduziert werden. Fahrradabstellanlagen im Außenraum sollten erleichtert werden. Da aus Sicht der

Stadtverwaltung der ÖPNV ein Hauptgrund für geringere Pkw-Zulassungszahlen ist, ist methodisch dieser Faktor bei der Bemessung des Stellplatzschlüssels in Zone 1 und 2 ausreichend berücksichtigt, eine weitere Reduzierung oder Ausweitung der Zonen wäre nicht mehr sachgerecht. Mit der langen Bindungsfrist soll sichergestellt werden, dass die Wohnung auch langfristig als sozialer Wohnraum zur Verfügung steht und gerade hierfür Anreize geschaffen werden. Die Verortung von Fahrradabstellanlagen ist hingegen nicht Gegenstand der Satzung.

III. Anpassung des Satzungsentwurfs

Aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen, aber vor allem aufgrund aktualisierter statistischer Daten sah die Stadtverwaltung die Notwendigkeit den Satzungsentwurf in der Fassung vom 04.10.2024, der als Grundlage für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung diente, in einigen Punkten anzupassen.

Maßgeblichen Einfluss hatten insbesondere die Ergebnisse der aktualisierten repräsentativen Mobilitäts- und Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten - SrV 2023“, die in Karlsruhe von Februar 2023 bis Januar 2024 erhoben und im Juni 2025 veröffentlicht wurden (vgl. hierzu Vorlage-Nr. 2025/0273). Bei der Erarbeitung des Satzungsentwurfs für die Beteiligung wurde noch auf die SrV-Studie aus dem Jahr 2018 zurückgegriffen, da die Befragungsergebnisse aus dem Jahr 2023 noch nicht vorlagen. Grundsätzlich bestätigt die aktualisierte Erhebung positive Entwicklungen im Hinblick auf eine umweltfreundliche Mobilität. So hat z.B. der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, im Vergleich zur Erhebung 2018 um 6 Prozentpunkte abgenommen. Bei erstmals gestellten Detailfragen zum Abstellort zeigte sich, dass für rund 20 % der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Pkw zwar private Stellplätze existieren, diese aber v.a. wegen anderweitiger Verwendung nicht genutzt werden. Die Erhebung 2023 erfolgte zudem nicht wie zuletzt nur für die Gesamtstadt, sondern es wurden auch Teilräume gebildet – mit für die Stellplatzsatzung relevanten Ergebnissen.

Dabei hat sich z.B. herausgestellt, dass in den zentralen Zonen etwas mehr andernorts zugelassene Pkw vorhanden sind als angenommen. Es soll daher eine zum Vergleich des Satzungsentwurfs (Fassung vom 04.10.2024) angepasste Reduzierungsmöglichkeit in den Zonen erfolgen:

	Neu	Bisher
Zone 1	0,6	0,5
Zone 2	0,8	0,7
Zone 3	1,0 0,8 (mit SPNV)	1,0 0,8 (mit SPNV)

Angabe als Kfz-Stellplätze pro Wohnung

Zudem wurde bei kleinen Wohnungen ein höherer Autobesitz als bisher angenommen festgestellt, weswegen der bisherige Abschlag von 50 % gemindert wurde. Die Stellplatzzahl für diese Wohnungen wurde von 50 % auf 75 % des Zonenwertes erhöht, um eine ausreichende Kfz-Stellplatzversorgung zu gewährleisten.

Art der Wohnform	Reduktion um Neu	Reduktion um Bisher
Geförderte Sozialmietwohnungen (Bindungsfrist mind. 25 Jahre)	25 %	25 %
Altenwohnungen nach § 39 LBO	50 %	50 %
Wohnungen unter 35m ² Wohnfläche	25 %	50 %

Weitere Änderungen am Satzungsentwurf wurden aus redaktionellen oder verwaltungstechnischen Gründen vorgenommen, insbesondere:

Die Formulierung über den Vorrang abweichender Regelungen gemäß § 1 Abs. 3 des Entwurfs wurde überarbeitet. Damit soll zum einen klargestellt werden, dass in bestehenden Fällen, in denen vor Inkrafttreten der Satzung teilweise abweichenden Regelungen getroffen wurden, die Satzung insgesamt nicht anzuwenden ist und nicht ein Nebeneinander von alten und neuen Regelungen gilt. Zum anderen sollen nicht nur andere örtliche Bauvorschriften, sondern auch einzelfallbezogene Vorgaben in Vorhaben- und Erschließungsplänen Vorrang vor der allgemeinen Satzungsregelung haben.

Durch die LBO-Reform 2025 („Gesetz für das schnelle Bauen“) wurde das vereinfachte Genehmigungsverfahren mit eingeschränktem Prüfumfang und Genehmigungsfiktion erheblich ausgeweitet. Dies bedeutet, dass in zahlreichen Fällen der Stellplatznachweis nicht geprüft wird. Angesichts dessen wurde zumindest die Öffnungsklausel (§ 2 Abs. 3 des Satzungsentwurfs), die in besonderen Einzelfällen Anpassungen der Stellplatzzahlen ermöglicht, als Ausnahme formuliert. Damit soll sichergestellt werden, dass diese Fälle explizit beantragt und von der Baurechtsbehörde geprüft werden. Von der Möglichkeit weitere Regelungen als Ausnahme zu definieren, um eine Prüfung zu sichern, wurde abgesehen, um zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

IV. Rechtliche Anmerkungen und weiteres Verfahren

Bei örtlichen Bauvorschriften ist – anders als bei Bebauungsplänen – bei Änderungen des Entwurfs gemäß § 74 Abs. 6 LBO grundsätzlich keine erneute öffentliche Auslegung und Einholung der Stellungnahmen vor dem Satzungsbeschluss erforderlich. Die Satzung kann daher in der geänderten Fassung seitens der Verwaltung zur Beschlussfassung empfohlen werden.

Der Satzungsbeschluss ist nach § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen. Die Satzung tritt am Tag der Bekanntmachung in Kraft. Hinsichtlich der zu diesem Zeitpunkt laufenden Baugenehmigungsverfahren oder bereits genehmigter, aber noch nicht fertiggestellter Vorhaben wird auf die in § 5 enthaltenen Übergangsregelungen verwiesen.

V. Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Unmittelbare finanzielle Auswirkungen für den städtischen Kernhaushalt entstehen nicht.

VI. 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:

1. Der Gemeinderat beschließt über die zum Satzungsentwurf (Fassung vom 04.10.2024) während der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen gemäß den Anmerkungen der Verwaltung in den Anlagen 4 und 5 sowie den ergänzenden Erläuterungen in der Vorlage.
2. Der Gemeinderat beschließt folgende

S a t z u n g

**Satzung der Stadt Karlsruhe über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung
für Wohnungen
(Stellplatzsatzung)**

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe beschließt aufgrund § 74 Abs. 2, 5 und 6 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. 2010, 357, 358, ber. S. 416) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2025 (GBl. 2025 Nr. 25) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. 2000, 581, ber. S. 698) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2025 (GBl. 2025 Nr. 71) die örtlichen Bauvorschriften „Satzung der Stadt Karlsruhe über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)“ als Satzung.

Maßgebend sind die textlichen Regelungen und zeichnerischen Darstellungen vom 4. Oktober 2024 in der Fassung vom 8. Oktober 2025 auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 und 5 in Verbindung mit § 74 Abs. 6 LBO. Den örtlichen Bauvorschriften ist eine Begründung beigefügt.

Die Satzung tritt mit dem Tag der Bekanntmachung in Kraft (§ 10 Abs. 3 BauGB, § 74 Abs. 6 LBO).