

Satzung der Stadt Karlsruhe über die Kfz- und Fahrradstellplatz- verpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Begründung

- Entwurf -

Fassung vom: 08.10.2025

Inhaltsverzeichnis

Anlass und Zielsetzungen	3
Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich	4
Kfz-Stellplätze für Wohnungen	5
Fahrradstellplätze für Wohnungen	10
Ordnungswidrigkeiten	13
Inkrafttreten und Übergangsregelungen	13

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 anpassen 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. Laut der aktuellen repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ können 86 % der Karlsruher Haushalte innerhalb von maximal 10 Gehminuten die nächstgelegene Straßenbahn-Haltestellen erreichen. Jede/r 8. Karlsruher/in nutzt täglich oder fast täglich den ÖPNV. Zudem weist Karlsruhe derzeit bezogen auf die Einwohnerzahl bundesweit mit großem Abstand 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. Die Zahl der Mitglieder wächst kontinuierlich; derzeit nutzt ungefähr jede 8. Person mit einem Führerschein der Klasse B stadtmobil. Die Stadt unterstützt die Mobilität mit geteilten Autos z.B. durch die Zurverfügungstellung von geeigneten Stellflächen. 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 aktuellen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“¹ zeigen, dass der Anteil des Umweltverbunds in Karlsruhe mit 74 % weit über dem Bundesdurchschnitt von 48 % liegt. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass die Karlsruher*innen 31 % der Wege mit dem Fahrrad zurücklegen (Bundesdurchschnitt: 11 %). Im Vergleich zur letzten Haushaltsbefragung 2018 ergab die SrV 2023, dass deutlich mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden (Anstieg um 7 Prozentpunkte auf 32 %). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) hingegen sank von 33 % auf 27 % und liegt damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 53 %. Auch die Nutzungshäufigkeit des Pkw ist seit 2018 zurückgegangen. Während im Jahr 2018 rund 28 % der Karlsruher*innen täglich oder fast täglich den Pkw nutzten, lag dieser Anteil im Jahr 2023 nur noch bei rund 18 %. Mögliche Gründe für die verschiedenen Veränderungen zwischen der Haushaltsbefragung 2018 und 2023 werden neben mehr Homeoffice u.a. in einem veränderten Mobilitätsbewusstsein vermutet. Auch bei den in der SrV 2023 gebildeten Teilräumen zeigen sich deutliche Unterschiede beim Modal Split. Während z.B. in der Innenstadt bzw. am Innenstadtrand 13 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt werden, liegt dieser Anteil am Stadtrand mit 34 % und in den Höhenstadtteilen mit 50 % deutlich höher.

Statistische Auswertungen mit den amtlichen Pkw-Zulassungszahlen und dem Wohnungsbestand ergeben für Karlsruhe eine durchschnittliche Pkw-Dichte von 0,87 Pkw je Wohnung (2024). Werden nur die privaten Zulassungen betrachtet, liegt dieser Wert im Mittel bei 0,69 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 dringend benötigtem bezahlbarem Wohnraum zu unterstützen. Denn insbesondere Tiefgaragen, die in Karlsruhe häufig

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

beim verdichteten Bauen realisiert werden (müssen), verursachen hohe Bau- und Wohnkosten. Da Karlsruhe ein Gebiet mit einem angespannten Wohnungsmarkt ist, ist es zur Deckung des erhöhten Bedarfs an Wohnungen aus städtebaulichen Gründen gerechtfertigt, den kommunalpolitischen Handlungsspielraum zu nutzen und die Kfz-Stellplatzverpflichtung anzupassen.

Aufgrund der starken Versiegelung vieler Siedlungsflächen in Karlsruhe ist es auch aus Gründen des Bodenschutzes und der Klimaanpassung geboten, den Flächenverbrauch, der durch Stellplätze verursacht wird, auf das notwendige Mindestmaß zu reduzieren. Wenn weniger Fläche mit Stellplätzen überbaut wird, bleiben wichtige bodenbiologische, vegetative und klimatische Bodenfunktionen erhalten (z.B. Regenwasserversickerung, Grünflächen für die Kühlung, Lebensraum für Tiere und Pflanzen). Zudem verbessern sich durch weniger Kfz-Stellplätze in der Regel 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 neue 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 (Handlungsfeld D im Maßnahmenkatalog)² und in der Klimaanpassungsstrategie (v.a. Maßnahme V-4)³ genannt sind. Zudem wird auch im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan 2013 (VEP)⁴ 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- und Fahrradstellplätzen als wichtiges Instrument benannt, um die Nutzung der beiden Verkehrsmittel zielgerichtet zu beeinflussen.

Neben den Kfz-Stellplätzen regelt die Satzung für bestimmte Wohngebäude auch die Herstellung von Fahrradstellplätzen spezifischer als bisher. 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 entscheidend sind, werden in der Satzung entsprechende Regelungen getroffen.

Die Stellplatzsatzung betrifft nur den privaten Grund, da nur dort bauordnungsrechtlich 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 geprüft und angepasst werden.

In der Stellplatzsatzung 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 im Übrigen baurechtlich zulässig ist. Von einer Herstellungsbeschränkung (Obergrenze) auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO wird abgesehen, sodass Bauherr*innen freiwillig auch weiterhin mehr Stellplätze errichten können.

Im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung der Regelungen bestehen zudem wichtige Ziele darin, den Antrags- und Prüfaufwand für die Bauherr*innen sowie die Baurechtsbehörde gering zu halten und Planungssicherheit zu schaffen. Bei jedem Bauvorhaben gesondert z.B. anhand der individuell vorliegenden Mobilitätsangebote die Stellplatzverpflichtung zu berechnen, würde zu einem großen Mehraufwand sowie zu Verzögerungen und Planungsunsicherheiten führen. Ein solches Vorgehen wird nur in besonderen Einzelfällen als zielführend erachtet. Für eine einfache Handhabung wird daher in der Satzung in gewissem Umfang auf sachgerechte Pauschalierungen und leicht durchführbare Berechnungsverfahren zurückgegriffen.

Räumlicher und sachlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfasst ganz Karlsruhe, weil es im gesamten Stadtgebiet gleichermaßen Ziel ist, die Herstellung von zu vielen Kfz-Stellplätzen zu vermeiden sowie bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Die Satzung kommt somit i.d.R. sowohl im Geltungsbereich von rechtskräftigen

² Online abrufbar unter: https://zsn-ha-ris.stadt.ka-zsn.man/ris-ai-rhin/vo0050.asp?__kvonr=38509

³ Online abrufbar unter: <https://www.karlsruhe.de/umwelt-klima/klimaschutz-klimaanpassung/klimaanpassungsstrategie>

⁴ Online abrufbar unter: <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/verkehrsplanungen-und-konzepte/verkehrsentwicklungsplan-karlsruhe-vep>

Bebauungsplänen (Ausnahme siehe § 1 Abs. 3 „Konkurrenzregelung“) als auch im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) zur Anwendung. Entsprechend der „Konkurrenzregelung“ in § 1 Abs. 3 gilt die Satzung ganz oder in Teilen allerdings nicht in jenen Bereichen, in denen Bebauungspläne oder sonstige örtliche Bauvorschriften die Stellplatzverpflichtung abweichend regeln (detaillierte Erläuterungen siehe unten).

Der sachliche Geltungsbereich umfasst alle Fälle, in denen Wohnungen neu errichtet werden oder durch Änderung oder Nutzungsänderung entstehen. Eine Ausnahme bilden die Regelungen für die Fahrradstellplätze, die nur für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen gelten. Die Satzung gilt nicht für Bestandsgebäude. Bei (Nutzungs-)Änderungen erfolgt die Anwendung nur auf den geänderten Teil des Bestandsgebäudes. Außer in den Anwendungsfällen der „Konkurrenzregelung“ sind somit im räumlichen Geltungsbereich für jede neu entstehende Wohnung Kfz-Stellplätze entsprechend den Vorgaben der Satzung herzustellen. Gleiches gilt – mit Ausnahme von Ein- und Zweifamilienhäusern – auch für die Fahrradstellplätze. 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 unter bestimmten Voraussetzungen keine Stellplätze errichtet werden müssen.

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) vom 22. Juni 2022 die Herstellung von Kfz- und Fahrradstellplätzen sachgerecht regeln.

Ausnahmen vom Geltungsbereich („Konkurrenzregelung“)

In § 1 Abs. 3 der Satzung wird geregelt, inwieweit die Stellplatzsatzung gilt, falls bereits oder künftig abweichende Stellplatzregelungen vorliegen. Die einzelnen Regelungen der Satzung finden keine Anwendung, wenn in Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften jeweils konkrete abweichende Regelungen für die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze oder die Anzahl und Beschaffenheit notwendiger Fahrradstellplätze getroffen werden. Spezifische Vorgaben, die auf die Anforderungen im jeweiligen Geltungsbereich zugeschnitten sind, sollen damit vor den pauschalierten Regelungen der Stellplatzsatzung Vorrang haben. Bei Bedarf können damit künftig z.B. im Rahmen von Bebauungsplanverfahren mit gleichzeitigem Erlass von örtlichen Bauvorschriften alle oder auch nur einzelne Stellplatzvorschriften abweichend von der Satzung geregelt werden. Werden nur einzelne Regelungen modifiziert, gelten die sonstigen Vorschriften der Stellplatzsatzung ergänzend fort.

Abweichend hiervon sollen die Regelungen dieser Satzung insgesamt nicht gelten, wenn in bestehenden Bebauungsplänen oder örtlichen Bauvorschriften, die vor dem Inkrafttreten der Stellplatzsatzung rechtskräftig wurden, die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze oder die Anzahl oder Beschaffenheit notwendiger Fahrradstellplätze abweichend zur Stellplatzsatzung geregelt wurde. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass in diesen Fällen zum Teil andere Regelungssystematiken zugrunde lagen. Im Interesse der Rechtsklarheit und des Vertrauensschutzes soll in diesen wenigen Altfällen ein Nebeneinander der gebietsspezifischen Regelungen und der Regelungen der gesamtstädtischen Stellplatzsatzung vermieden werden. Dies betrifft insbesondere die Bebauungspläne „August-Dosenbach-Straße 7 (August-Klingler-Areal)“, „Staudenplatz“, „Westlich der Erzbergerstraße zwischen New-York-Straße und Lilienthalstraße“.

Bauplanungsrechtliche Vorgaben zur Zulässigkeit von Stellplätzen in Bebauungsplänen bleiben durch die Stellplatzsatzung grundsätzlich unberührt, da diese nicht Regelungsgegenstand der bauordnungsrechtlichen Stellplatzverpflichtung sind. Um sicherzustellen, dass z.B. Stellplätze, die im Vorhaben- und Erschließungsplan eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans vorgesehen sind, weiterhin dementsprechend hergestellt werden, werden in der Konkurrenzregelung ausdrücklich auch Bebauungspläne aufgeführt.

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 sachgerecht und damit nicht notwendig, wenn an einem Wohnstandort viele Haushalte über kein Auto verfügen. Laut der aktuellen repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ verfügt in Karlsruhe etwa 30 % 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 (Stand: 31.12.2024). 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. Zone 1 umfasst zentral gelegene Stadtteile und Zone 2 daran angrenzende. 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 einwohnerstärksten 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 günstige Lage, die gute Anbindung an den ÖPNV (fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen mit oft sogar mehreren Linien, enge Taktung), das engmaschige Fuß- und Radwegnetz sowie das breite Angebot an Wohnfolgeeinrichtungen (v.a. Läden, Kitas, Schulen) dazu, dass dort viele Haushalte ohne Auto wohnen. Aufgrund der niedrigen Pkw-Zulassungszahlen wird in Zone 1 die Stellplatzverpflichtung auf 0,6 Kfz-Stellplätze je Wohnung und in Zone 2 auf 0,8 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 nur die Mindestanzahl vor. Da in der vorliegenden Satzung nicht die Herstellung von Kfz-Stellplätzen beschränkt wird, steht es Bauherr*innen wie bisher frei, auch mehr Parkraum für Pkw zu errichten. Eine Erhöhung beispielsweise in den Höhenstadtteilen wird für nicht nötig erachtet, weil der bisherige 1:1-Stellplatzschlüssel dort bislang zu keinem verkehrlich und städtebaulich relevanten Mangel geführt hat und dort ohnehin oft freiwillig mehr Kfz-Stellplätze errichtet werden. Eine Erhöhung der Kfz-Stellplatzzahlen aus verkehrlichen Gründen würde laut VwV Stellplätze u.a. sogar voraussetzen, dass verkehrsgefährdende Zustände zu befürchten sind, wenn nur ein Kfz-Stellplatz je Wohnung nachgewiesen wird. Zudem wäre eine Erhöhung wegen der häufigen Zweckentfremdung von Garagen auch kein Garant dafür, dass letztlich weniger Autos im öffentlichen Straßenraum geparkt werden. Dies bestätigt auch die aktuelle Haushaltsbefragung SrV 2023, die ergab, dass im Teilraum Stadtrand und in den Höhenstadtteilen 21,1 % bzw. 24,2 % der im öffentlichen Raum abgestellten Autos dort stehen, weil vorhandene private Kfz-Stellplätze anderweitig genutzt werden. Eine pauschale Erhöhung für gesamte Stadtteile wird somit insgesamt sowohl aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen als auch aus Gründen sparsamer Flächennutzung als nicht sachgerecht erachtet. 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 zusätzlichen Parkraum zu verlangen, würde Bauherr*innen unverhältnismäßig benachteiligen, den Bau von Wohnungen erschweren und damit wichtigen 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. In Anlehnung an die Nichtwohnnutzungen wird nun auch bei Wohnungen in Zone 3 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 in der Stellplatzsatzung allerdings nur die innerstädtischen Schienenverkehrsmittel Tram und Stadtbahn berücksichtigt. Die Beschränkung 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 methodisch zudem auch jenem beim Flächennutzungsplan 2030, 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, ist eine ausreichende Anbindung in der großflächigen Zone 3 vorhabenbezogen zu beurteilen. 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 von den Bauherr*innen 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 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 maximal 400 m entfernte Haltestelle von einer Straßen- bzw. Stadtbahn im 10-Minuten-Takt bedient wird.

Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze

Um den regelmäßig zu erwartenden Bedarf in den Zonen 1 und 2 zu bestimmen, wurde auf die amtlichen Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamts zurückgegriffen, da diese belastbar darüber Aufschluss geben, wie viele private Pkw durchschnittlich je Wohnung vorhanden sind und somit einen Kfz-Stellplatz benötigen. Ziel der Satzung ist also eine Anpassung an den zu erwartenden Bedarf und keine Steuerung dahingehend, durch einen bewusst verursachten Kfz-Stellplatzmangel die Abschaffung privater Pkw herbeizuführen. Auch wenn die Zonen – wie oben erläutert – stellenweise von den Stadtteilgrenzen abweichen, lässt sich mit der Auswertung der Pkw-Zulassungszahlen die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze sachgerecht ableiten, da die maßgeblichen Rahmenbedingungen für den Pkw-Besitz vergleichbar und die Abweichungen vernachlässigbar sind. Aufgrund der Tatsache, dass auch andernorts und 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 aktuellen repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“ abgeleitet. Da in Karlsruhe 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 0,6 Kfz-Stellplätzen je Wohnung und in Zone 2 bei 0,8. 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) gilt der derzeitige Kfz-Stellplatzschlüssel der LBO unverändert weiter, 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 jede/n einzelne/n Bewohner*in einer Wohnung einen Kfz-Stellplatz vorzuhalten. Trotz aller politischer Diskussionen um die Verkehrswende nimmt bundesweit die Zahl zugelassener Pkw stetig zu. In Karlsruhe allerdings zeigt sich bei der auf den Wohnungsbestand bezogenen Anzahl privater Pkw-Zulassungen nach mehreren Jahren des Anstiegs zuletzt eine leichte Abnahme. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, mit den aktuellen Statistikdaten ohne gesonderte Zu- oder Abschläge den Bedarf an notwendigen Kfz-Stellplätzen abzuleiten.

Auch wenn sich die Kfz-Stellplatzreduzierungen am durchschnittlich zu erwartenden Bedarf orientieren, kann im Einzelfall ein Ausweichen von Parkenden in den öffentlichen Raum nicht gänzlich ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass Bewohner*innen erfahrungsgemäß durchaus ihre Autos auch im öffentlichen Raum abstellen, obwohl Kfz-Stellplätze auf Privatgrund zur Verfügung stehen. Gründe dafür können darin liegen, dass wegen der Kosten kein privater Kfz-Stellplatz angemietet wird oder wegen der einfachen und kostenlosen Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen in Wohnungsnähe Autos dort abgestellt werden. Außerdem werden auch viele Garagen statt für das Auto zweckwidrig z.B. als Abstellraum genutzt. So belegt die aktuelle Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2023“, dass in Karlsruhe etwa 13 % der Autos im öffentlichen Raum wegen einer anderweitigen Nutzung privater Stellplätze dort parken – dieser Anteil ist im Bereich des Stadtrands und der Höhenstadtteile noch deutlich höher (21 % bzw. 24 %). Solchen Entwicklungen kann mit Maßnahmen wie mehr Parkraumbewirtschaftung und -kontrolle entgegengewirkt werden.

Abschläge für bestimmte Wohnungen

Für die nachfolgend aufgeführten Sonderformen von Wohnungen sieht die Stellplatzsatzung eine Reduzierung von der regulär für eine Zone geltenden Kfz-Stellplatzverpflichtung vor. Kumulierungen der Abminderungen (z.B. geförderte Altenwohnungen) sind nicht vorgesehen, damit eine ausreichende Kfz-Stellplatzausstattung gewährleistet bleibt. Beim Vorliegen mehrerer Voraussetzungen ist nur die für den Bauherren günstigste, d.h. weitgehendste, Reduzierung anzuwenden.

1. geförderte Sozialmietwohnungen

Um die Schaffung von dringend benötigtem bezahlbarem Wohnraum zu unterstützen, wird für öffentlich geförderte Sozialmietwohnungen in allen Zonen gleichermaßen die Stellplatzverpflichtung, die sich aus § 2 Absatz 1 der Satzung ergibt, um 25 % gemindert. 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. Im Genehmigungsverfahren muss verbindlich nachgewiesen werden, dass die geforderten Voraussetzungen eingehalten werden. 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 abschlagsfreie Kfz-Stellplatzverpflichtung nach § 2 Absatz 1 der Stellplatzsatzung in Kraft. Ausgenommen davon ist das bloße Ablaufen 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 Bedarf an Kfz-Stellplätzen ausgegangen werden kann. Statistische Auswertungen der Pkw-Zulassungszahlen einiger beispielhafter Vorhaben in Karlsruhe bestätigen, dass die Pkw-Dichte deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Die geforderte Stellplatzherstellung würde somit zu einem Überangebot führen. Daher wird in allen Zonen für Wohnungen, die nachweislich dauerhaft alten Menschen zur Nutzung überlassen werden und barrierefrei im Sinne von § 39 LBO sind, die nach § 2 Absatz 1 ermittelte Kfz-Stellplatzzahl um 50 % 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. Für gewöhnlich handelt es sich bei Altenwohnungen um betreutes Wohnen, im Rahmen dessen Bewohner*innen je nach Bedarf bestimmte Betreuungsangebote in Anspruch nehmen können. In der Praxis richten sich diese Wohnungen in der Regel an einen Nutzerkreis ab einem Alter von etwa 60-65 Jahren. Bislang wurden in Karlsruhe für Altenwohnungen fallweise über Befreiungen schon Kfz-Stellplatzermäßigungen ermöglicht. Mit der Regelung in der Stellplatzsatzung sollen eine einheitliche Anwendung und

mehr Planungssicherheit geschaffen werden. Antragsteller*innen müssen 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 Kfz-Stellplatzreduzierung nicht mehr gegeben sind, gilt wieder die abschlagsfreie Kfz-Stellplatzzahl nach § 2 Absatz 1 der Stellplatzsatzung.

3. Wohnungen mit weniger als 35 m² Wohnfläche

Um bei Kleinwohnungen ein Überangebot von Kfz-Stellplätzen zu vermeiden, wird für Wohnungen mit weniger als 35 m² Wohnfläche die Stellplatzverpflichtung abgemindert. In allen Zonen wird die gemäß § 2 Abs. 1 der Stellplatzsatzung ermittelte Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze um 25 % reduziert. 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 gemäß Landesbauordnung jeweils ein Kfz-Stellplatz zu errichten ist. Fallweise wurde in Karlsruhe bei diesen Wohnungen bereits zum Teil von der Kfz-Stellplatzpflicht befreit. Auch nutzeroffenen, meist möblierten Mikroappartements, die von Einzelpersonen meist nur auf Zeit bewohnt werden, kommt diese Regelung zugute. Für die Berechnung der Wohnfläche ist die Wohnflächenverordnung (WoFlV) in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Allgemeiner Hinweis:

Im Kenntnissgabeverfahren (§ 51 LBO) bzw. im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren (§ 52 LBO) findet keine Prüfung bzw. nur eine eingeschränkte baurechtliche Prüfung statt. Unter anderem sind örtliche Bauvorschriften nach § 74 Abs. 2 LBO gemäß derzeitiger Rechtslage nicht Gegenstand der Prüfung im vereinfachten Genehmigungsverfahren. Durch die Novellierung der LBO zum 28.06.2025 (Gesetz für das schnellere Bauen vom 18.03.2025, GBl. 2025, 25) wurde das vereinfachte Genehmigungsverfahren ausgeweitet. Auch im Kenntnissgabeverfahren oder vereinfachtem Baugenehmigungsverfahren müssen Vorhaben den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechen. Die in dieser Satzung festgelegten Nachweis- und Sicherungspflichten behalten insbesondere im Vollverfahren der Baugenehmigung ihre Gültigkeit.

Öffnungsklausel

Die Stellplatzsatzung enthält eine Regelung (§ 2 Absatz 3), dass in besonderen Einzelfällen Anpassungen bei der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze vorgenommen werden können. Wenn bei einem Vorhaben im Baugenehmigungsverfahren besondere, objektiv belegbare Umstände nachgewiesen werden, die dauerhaft einen vom Regelfall abweichenden Zu- und Abfahrtsverkehr erwarten lassen, eröffnet die Regelung der Baurechtsbehörde die Möglichkeit, nach Ermessen die sich ansonsten aus der Satzungsregelung ergebende Kfz-Stellplatzverpflichtung im gesetzlich zulässigen Umfang anzupassen. Für eine Reduzierung kann ein solcher Umstand beispielsweise vorliegen, wenn im Rahmen des beantragten Bauvorhabens ein qualifiziertes Mobilitätskonzept (d.h. vorhabenbezogenes Konzept mit mobilitätsverbessernden Maßnahmen) vorgelegt wird, durch das sich der Kfz-Stellplatzbedarf dauerhaft reduziert, und dessen Umsetzung durch schriftliche Erklärung oder Vertrag verbindlich zugesagt wird. Dies entspricht dem Vorgehen bei einigen zuletzt erlassenen Bebauungsplänen, in denen die Kfz-Stellplatzverpflichtung in den örtlichen Bauvorschriften aufgrund qualifizierter Mobilitätsverbesserungen gemindert wurde. Durch diese in der Satzung getroffene Regelung kann somit auch bei Bauvorhaben, die nicht im Geltungsbereich einer entsprechenden örtlichen Bauvorschrift liegen, im Einzelfall die Kfz-Stellplatzverpflichtung an einen reduzierten Bedarf angepasst und somit die Umsetzung von mobilitätsverbessernden Maßnahmen unterstützt werden, was zu vielen Zielen der Stadtentwicklung beiträgt.

Für eine Anpassung der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze muss fachkundig nachgewiesen werden, weshalb bei dem konkreten Bauvorhaben für die ordnungsgemäße Nutzung dauerhaft von einem abweichenden Kfz-Stellplatzbedarf auszugehen ist. Der Nachweis ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens in schriftlicher Form einzureichen und wird Gegenstand der baurechtlichen Entscheidung. Der Baurechtsbehörde bleibt es vorbehalten, je nach Art der Maßnahmen einen regelmäßigen Nachweis, eine Sicherung oder eine Evaluierung als zusätzliche Voraussetzung für die Anpassung der Kfz-Stellplatzverpflichtung durch Nebenbestimmungen zur Baugenehmigung zu fordern.

Die Regelung in der Stellplatzsatzung gewährleistet eine gewisse Flexibilität, um auf besondere Einzelfälle und zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Die Anwendung ist auf Bauvorhaben beschränkt, die in so deutlichem Umfang vom Regelfall abweichen, dass die strikte Anwendung der Vorschriften in § 2

Absatz 1 und 2 dem Satzungsziel einer bedarfsgerechten Kfz-Stellplatzherstellung widersprechen würde. Aufgrund der Tatsache, dass sich die verfahrensrechtlichen Regelungen in der LBO immer wieder ändern, ist die Vorschrift als Ausnahme i.S.v. § 56 Abs. 3 LBO konzipiert. Bei der letzten LBO-Novellierung wurde beispielsweise die Anwendung des vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens ausgeweitet, das i.d.R. keine Überprüfung der Stellplatzvorschriften vorsieht. Ebenso wurde unter bestimmten Voraussetzungen die Genehmigungsfiktion eingeführt. Bei Bauvorhaben, bei denen die Öffnungsklausel angewendet wird, gewährleistet nach derzeitiger Rechtslage die Regelung als Ausnahme, dass die Stellplatzverpflichtung im Baugenehmigungsverfahren weiterhin geprüft und bei Bedarf gesichert wird. Über Ausnahmen wird nach § 52 Abs. 4 LBO nur auf ausdrücklichen Antrag entschieden. Damit ist gewährleistet, dass eine Prüfung auch im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren, in welchem regelmäßig die Überprüfung der Vorschriften des § 37 LBO vorgesehen ist, stattfindet. Gemäß § 58 Abs. 1a Nr. 2 LBO unterliegen Ausnahmen auch nur dann der gesetzlichen Genehmigungsfiktion nach § 42a Landesverwaltungsverfahrensgesetz, wenn sie beantragt wurden. Gleichzeitig bleibt die Möglichkeit von Ausnahmen und Befreiungen von den Stellplatzvorschriften unter den gesetzlichen Voraussetzungen des § 56 Abs. 4 und 5 LBO unberührt (vgl. § 1 Abs. 5 Stellplatzsatzung).

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. Im Hinblick auf die aktuelle Rechtslage ist zu beachten, dass im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren, dessen Anwendung im Zuge der letzten LBO-Novelle ausgeweitet wurde, die Stellplatzvorschriften grundsätzlich nicht geprüft werden.

Bei Nichtwohnnutzungen ist die Vorlage eines vorgefertigten Berechnungsbogens für die Stellplätze bereits gängige Praxis. Im geforderten Kfz-Stellplatznachweis für Wohnungen muss nachvollziehbar dargestellt sein, in welcher Zone und ggf. in welchem Abstand zu einer Tram- oder Stadtbahnhaltestelle sich das Bauvorhaben befindet und wie viele Kfz-Stellplätze somit herzustellen sind. Bei Bauvorhaben mit Sonderwohnformen, für die Abminderungen zulässig sind, ist die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze zunächst für jede Wohnform einzeln mit Darstellung aller Rechenschritte zu ermitteln. Die Kfz-Stellplatzverpflichtung für das Gesamtvorhaben ergibt sich schließlich aus der Addition der einzelnen Kfz-Stellplatzzahlen. Je nach Bauvorhaben sind somit bei der Ermittlung der Kfz-Stellplatzzahlen mehrere Rechenschritte erforderlich, bei denen sich Dezimalstellen ergeben können. In der Satzung ist geregelt, dass zunächst alle Berechnungsschritte ohne Rundung der Dezimalzahlen durchgeführt werden müssen. Ergibt sich am Ende aller Berechnungen bei der Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze eine Kommazahl, ist auf ganze Zahlen auf- bzw. abzurunden, da Kfz-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.

Fahrradstellplätze für Wohnungen

In Karlsruhe werden überdurchschnittlich viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Laut aktueller Haushaltsbefragung SrV 2023 fahren über 37 % der Karlsruher*innen täglich oder fast täglich mit dem Fahrrad. Seit der letzten Erhebung 2018 stieg die Ausstattung mit Fahrrädern v.a. mit Elektroantrieb an. Durchschnittlich verfügt stadtweit mittlerweile etwa jeder fünfte Haushalt über ein Elektrofahrrad; in den Höhenstadtteilen sogar fast jeder Haushalt. Da die Wohnung Ausgangsort vieler Wege ist, sind vor allem dort nutzerfreundliche Abstellanlagen wichtig, damit noch mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen. Allerdings werden im Wohnungsbau Fahrradstellplätze häufig nicht in der erforderlichen Anzahl hergestellt. Auch bei der Beschaffenheit führen die Vorgaben und die Anwendung der LBO und VwV Stellplätze in der baubehördlichen Praxis immer wieder zu nicht sachgerechten Ergebnissen und Planungsunsicherheiten. In vielen Beständen sind die negativen Folgen sichtbar, wenn am Wohnort bedarfsgerechte Fahrradstellplätze fehlen: Die Nutzung des Fahrrads ist nicht attraktiv und Fahrräder werden z.B. auf Gehwegen oder in Grünflächen abgestellt, was die Verkehrssicherheit und den Freiraum beeinträchtigt. Die in der Satzung getroffenen Regelungen für Fahrradstellplätze gelten nur für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen (Mehrfamilienhäuser). In Ein- und Zweifamilienhäusern ist die Gesamtzahl notwendiger Fahrradstellplätze gering und außerdem nur für einen kleinen Selbstnutzerkreis bestimmt, sodass dort

allein aus Eigeninteresse von ausreichend gut nutzbaren Fahrradstellplätzen ausgegangen werden kann und somit kein Regelungsbedarf besteht. Die in der Satzung getroffenen Anforderungen sind auf größere Anlagen mit vielen unterschiedlichen Nutzer*innen ausgerichtet und würden bei Ein- und Zweifamilienhäusern aufgrund deren gebäudetypologischen Besonderheiten in vielen Fällen zu weit führen.

Anzahl der notwendigen Fahrradstellplätze

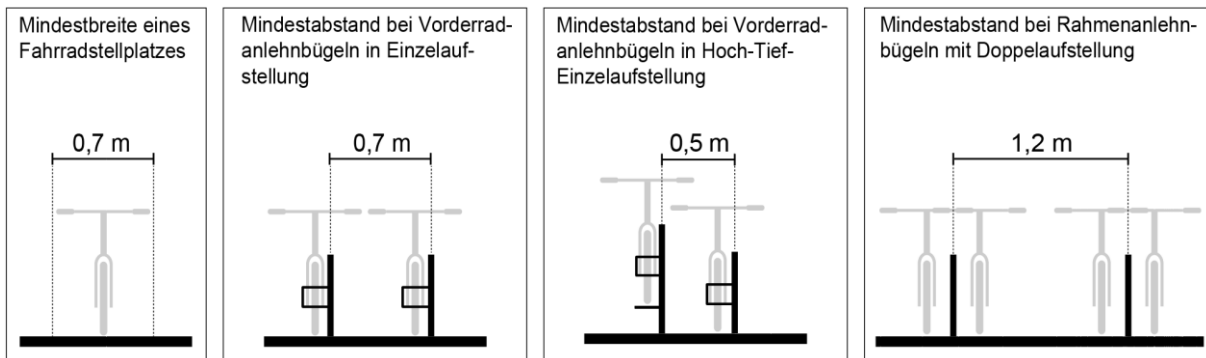
Derzeit regelt die LBO in § 37 Abs. 2, dass sich die Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf zu richten hat. Während die VwV Stellplätze für Nichtwohnnutzungen genaue Zahlen vorgibt, wird für Wohnungen der regelmäßig zu erwartende Bedarf nicht quantifiziert. Da die in Karlsruhe gängige Praxis von zwei Fahrradstellplätzen je Wohnung v.a. bei größeren Einheiten nicht ausreicht, wird mit der Stellplatzsatzung eine bedarfsgerechtere Berechnungsweise eingeführt. Diese sieht vor, dass je angefangene 30 m² 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 (WoFlV) zu bestimmen. Die Berechnung der Wohnfläche erfolgt für das Bauvorhaben insgesamt und nicht für jede Wohnung einzeln.⁵ Für die Ermittlung kann die im Rahmen des Baugenehmigungs- bzw. Kenntnissgabeverfahrens ohnehin vorzulegende Flächenberechnung im statistischen Erhebungsbogen verwendet werden, sodass eine unaufwändige Ermittlung gewährleistet ist. Pro angefangene 30 m² 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 zusätzlich einen geeigneten Abstellplatz für diese Fahrräder herzustellen. Da auch ältere Menschen zunehmend Pedelecs, Dreiräder oder sonstige Formen der Mikromobilität nutzen, gilt für Altenwohnungen die gleiche Berechnungsweise.

Beschaffenheit notwendiger Fahrradstellplätze

In der Satzung werden auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Nr. 6 LBO einige bestehende Anforderungen präzisiert oder angepasst, da sich diese in der Praxis unter verschiedenen Gesichtspunkten als nicht praktikabel erwiesen haben. Beispielsweise wird die Mindestbreite eines Fahrradstellplatzes in Abhängigkeit von der Ausführung festgelegt. Die Anpassung der Maße gewährleistet weiterhin eine hohe Nutzerfreundlichkeit und ist im Vergleich zur VwV Stellplätze (pauschaler Mindestabstand von 80 cm zwischen den Fahrradständen) aus Gründen der Flächen- und Kosteneinsparung gerechtfertigt. Die bestehenden Vorgaben führten in der Praxis bei unterschiedlicher Ausführung von Fahrradstellplätzen zu Unsicherheiten und fallweise zu faktisch abweichenden Bemessungen. Mit der Satzung sollen allgemeinverbindliche und zweckmäßige Vorgaben eingeführt werden. Bei der Festlegung der Abmessungen wird auf die Standards zurückgegriffen, die in Karlsruhe im öffentlichen Raum angewendet werden und sich dort im Hinblick auf Nutzerfreundlichkeit und Flächeneffizienz bewährt haben.

In der Stellplatzsatzung wird daher vorgegeben, dass ein Fahrradstellplatz mindestens 0,7 m breit sein muss. Wenn Vorderradanlehnbügel in Einzelaufstellung (nur tief) verwendet werden, beträgt der Mindestabstand 0,7 m; bei Hoch-Tief-Einzelaufstellung reduziert sich der Mindestabstand auf 0,5 m, da dies für ein einfaches Ein- und Ausparken ausreicht und so der Platzbedarf reduziert werden kann. Rahmenanlehnbügel, an die beidseitig Fahrräder angelehnt werden können, müssen einen Achsabstand von mindestens 1,2 m aufweisen. Die laut VwV Stellplätze geforderte Mindestlänge von 2,0 m wird beibehalten. Die Abstellflächen für Sonderfahrräder sollten eine Mindestabmessung von 1,0 m x 2,6 m aufweisen, vorzugsweise ohne Einbauten.

⁵ Beispielsweise sind für ein Bauvorhaben bestehend aus zehn Wohnungen mit je 61 m² Wohnfläche nicht für jede Wohnung drei und damit insgesamt 30 Fahrradstellplätze notwendig, sondern aufgrund der Gesamtwohnfläche von 610 m² nur 21 Fahrradstellplätze.



Mindestbreiten/-abstände im Überblick (Schemadarstellung, ohne Maßstab)

Da bislang die Breite von Fahrgassen in der VwV Stellplätze nicht vorgegeben ist, wird dies auf Grundlage gängiger Fachpapiere in der Satzung geregelt. Bei Einrichtungsverkehr mit Schrägaufstellung von 45° müssen die Fahrgassen in der Regel mindestens 1,3 m und bei Zweirichtungsverkehr mindestens 1,8 m breit sein. Falls Doppelstockparksysteme oder sonstige platzsparende Fahrradabstellsysteme zur Anwendung kommen, erhöht sich die Regelbreite auf mindestens 2,1 m. Dadurch ist gewährleistet, dass die Abstellplätze gut zu erreichen sind und Fahrräder einfach rangiert werden können. Da sich in der Praxis nicht alle räumlichen Situationen vorhersehen lassen, werden in der Satzung bewusst Regelbreiten definiert, so dass (geringfügige) Abweichungen im Einzelfall möglich sind. Da es sich um Mindestmaße handelt, besteht auch hier bei Bedarf seitens der Bauherr*innen die Möglichkeit, großzügigere Maße zu verwirklichen.

In der Satzung ist zudem geregelt, dass notwendige Fahrradstellplätze leicht zugänglich sein müssen. Das heißt, dass keine Stufen zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche und notwendigen Fahrradstellplätzen liegen dürfen. Ebenso sind Schieberillen an Treppen nicht zulässig. Der Zugang von der öffentlichen Verkehrsfläche muss somit entweder ebenerdig oder über geeignete Rampen oder Aufzüge erfolgen. 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. Anschlussmöglichkeit 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.⁶

Die mit der vorliegenden Satzung eingeführte Berechnung der notwendigen Fahrradstellplätze kann je nach Wohnungsgrößen zu mehr Fahrradstellplätzen führen. Die Mindestbreiten von Fahrradstellplätzen werden allerdings differenzierter und knapper als in der VwV Stellplätze bemessen. Je nach Bauvorhaben können sich der Flächenbedarf und die Kosten erhöhen, was aber zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität und zur Umsetzung politischer Beschlüsse geboten ist. Grundsätzlich sollten Fahrradabstellanlagen unter größtmöglichem Schutz von Freiflächen und Bäumen errichtet werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in vielen Fällen je nach Bauvorhaben Einsparungen bei den Kfz-Stellplätzen etwaige Mehrkosten bei den Fahrradstellplätzen übersteigen.

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).

⁶ 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 18. März 2025 (GBl. 2025 Nr. 25)
- VwV Stellplätze vom 22.06.2022 (GABl. 2022, 799)

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 zudem nicht in der vorgesehenen Beschaffenheit erstellt werden. Darüber hinaus sollen Fälle geahndet werden, in denen Bauherr*innen 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/die Verursacher*in trifft. Die Höhe der Geldbuße soll den wirtschaftlichen Vorteil übersteigen, den der/die Verursacher*in aus der Ordnungswidrigkeit erlangt hat.

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 im Mehrfamilienhausbau je nach Bauvorhaben zunehmen können. Für bereits eingeleitete oder kurz vor der Einleitung stehende Baugenehmigungs- oder Kenntnissgabeverfahren werden analog zu den Übergangsvorschriften in § 77 Abs. 1 LBO in der vorliegenden Satzung nachfolgende Übergangsvorschriften getroffen:

Für bereits eingeleitete Baugenehmigungs- oder Kenntnissgabeverfahren 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 Baugenehmigungs- oder Kenntnissgabeverfahrens wird die Einreichung der erforderlichen Unterlagen (Bauvorlagen) und ggf. notwendigen Anträge verstanden. Das heißt, dass bei laufenden Baugenehmigungs- oder Kenntnissgabeverfahren nur die begünstigenden Regelungen der Satzung angewendet werden. Damit wird vermieden, dass eingereichte Bauvorlagen 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 Einreichung weitreichend geändert werden müssen. Dies würde zu Mehrkosten und Verzögerungen führen und eine unbeabsichtigte Härte darstellen. Eine gleichartige Regelung wird für Bauvorhaben getroffen, für die bereits eine Baugenehmigung oder Kenntnissgabe vorliegt, die aber zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Satzung noch nicht fertiggestellt sind. In diesen Fällen ist eine nachträgliche Änderung der Baugenehmigung zu beantragen oder die geänderte Planung erneut zur Kenntnis zu geben. Es soll aber auch in diesen Fällen keine Umplanung zulasten der Bauherr*innen verlangt werden.

Karlsruhe, 4. Oktober 2024
Fassung vom 8. Oktober 2025
Stadtplanungsamt



Prof. Dr.-Ing. Anke Karmann-Woessner