



Häufige Fragen mit Antworten zum aktuellen Entwurf der Stellplatzsatzung vom 4. Oktober 2024

Hinweis

Die Stadtverwaltung hat einen Entwurf für eine Stellplatzsatzung erarbeitet, um die Herstellung von Kfz- und Fahrradstellplätzen im Wohnungsneubau sachgerechter als bisher in der Landesbauordnung zu regeln. Mit Vorlage [2024/0194/1](#) hat nach Anhörung aller Ortschaftsräte im November 2024 und Vorberatung im Planungsausschuss (12.12.2024) der Gemeinderat am 17.12.2024 entschieden, dass mit dem Satzungsentwurf Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Behörden eingeholt werden.

Im Folgenden werden häufig gestellte Fragen zum aktuellen Satzungsentwurf beantwortet. Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich auf den Entwurfsstand der Satzung vom 04.10.2024 (hier abrufbar: <https://sitzungskalender.karlsruhe.de/db/ratsinformation/termin-9534#top5>). Die Regelungen können sich im weiteren Verfahren noch ändern. Das vorliegende Dokument wird nicht Gegenstand der öffentlichen Auslegung.

Weitere Informationen sind hier zu finden: www.karlsruhe.de/stellplatzsatzung

Allgemeine Fragen

Welche Ziele werden mit der Stellplatzsatzung verfolgt?

Wichtiges Ziel der Stellplatzsatzung ist, die Herstellung von notwendigen Stellplätzen im Wohnungsneubau sachgerechter zu regeln, als es bisher durch die Landesbauordnung (LBO) der Fall ist. Die Anforderungen sollen auf das nötige Maß angepasst und dadurch zu verschiedenen Zielen der Stadtentwicklung beigetragen werden. Die Errichtung von nicht benötigten Kfz-Stellplätzen soll vermieden werden, um die Kosten und den Flächenverbrauch zu mindern. Das Fahrradparken soll durch Präzisierung der Anzahl und Beschaffenheit verbessert werden, um den Radverkehr zu fördern und den öffentlichen Raum zu entlasten. Wichtig ist zudem, dass die Regelungen für alle Beteiligten möglichst einfach anwendbar sind, um Bürokratie zu vermeiden.

Was sind „notwendige Stellplätze“?

Die Landesbauordnung schreibt vor, dass bei der Errichtung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze in solcher Anzahl außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen hergestellt werden, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlage ausreichen. Diese bauordnungsrechtlich vorgeschriebenen Stellplätze werden als „notwendige Stellplätze“ bezeichnet. Seit einer Änderung der Landesbauordnung im Jahr 2015 fallen unter den Begriff Stellplätze sowohl Kfz- als auch Fahrradstellplätze. Laut LBO muss für jede neu errichtete Wohnung ein Kfz-Stellplatz hergestellt werden.

Für welches Gebiet soll die Stellplatzsatzung gelten?

Die Satzung soll für die ganze Stadt Karlsruhe gelten, weil es im gesamten Stadtgebiet gleichermaßen Ziel ist, die Herstellung von zu vielen Kfz-Stellplätzen zu vermeiden sowie bedarfsgerechte Fahrradabstellanlagen zu schaffen. Ausnahme bilden nur jene Bereiche, in

denen sonstige örtliche Bauvorschriften (meist im Verbund mit einem Bebauungsplan erlassen) jeweils konkrete Regelungen für notwendige Kfz- oder Fahrradstellplätze treffen. In diesen Fällen gelten die speziellen Regelungen vor den gesamtstädtischen Regelungen.

Können künftig in Baugebieten auch andere Regelungen als in der Stellplatzsatzung getroffen werden?

Ja. Der Satzungsentwurf sieht vor, dass in örtlichen Bauvorschriften, die z.B. im Rahmen von Bebauungsplänen erlassen werden, auch zukünftig von der Satzung abweichende Stellplatzregelungen getroffen werden können. Es ist somit bei ausreichender Begründbarkeit möglich, die Regelungen der Stellplatzsatzung an besondere örtliche Anforderungen anzupassen.

Für welche Nutzungen gilt die Stellplatzsatzung?

Die Stellplatzsatzung gilt nur für Wohnungen, da für Nichtwohnnutzungen die derzeitige LBO und die VwV Stellplätze¹ die Herstellung von Kfz- und Fahrradstellplätzen sachgerecht regeln.

Gilt die Stellplatzsatzung für den Bestand?

Nein. Für bestehende Gebäude ergeben sich durch die Rechtskraft der Satzung keine Änderungen.

Gilt die Satzung für öffentliche Stellplätze?

Nein. Die Stellplatzsatzung regelt nur Stellplätze auf Privatgrund. Bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze können nur außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen nachgewiesen werden (siehe § 2 Abs. 8 LBO).

Können Bauherren mehr Stellplätze als in der Satzung vorgeschrieben herstellen?

Ja. In der Satzung ist nur eine Mindestanzahl notwendiger Stellplätze vorgeschrieben. Bauherren können somit weiterhin mehr Kfz- und Fahrradstellplätze bauen, soweit im Übrigen keine sonstigen Regelungen z.B. in Bebauungsplänen entgegenstehen. Rechtlich wäre die Stadt auch befugt, eine Obergrenze für Kfz-Stellplätze zu erlassen. Dies würde aber zu weitergehenden Eingriffen in Eigentumsrechte führen und wäre nur bei entsprechend gewichtigen Gründen gerechtfertigt.

¹ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen über die Herstellung notwendiger Stellplätze vom 22. Juni 2022 (VwV Stellplätze)

Kfz-Stellplätze

Wie viele Kfz-Stellplätze müssen bislang für Wohnungen hergestellt werden?

In der derzeit geltenden Landesbauordnung (§ 37 Abs. 1 Satz LBO) ist geregelt, dass bei der Errichtung für jede Wohnung pauschal ein notwendiger Kfz-Stellplatz herzustellen ist.

Was ändert sich zukünftig bei den Kfz-Stellplätzen?

Die Anzahl der notwendigen Kfz-Stellplätze pro Wohnung richtet sich zukünftig im Wesentlichen danach in welcher Zone ein Bauvorhaben liegt. In der zentral gelegenen Zone 1 wird der Kfz-Stellplatzschlüssel auf 0,5 gesenkt. In der erweiterten Zone 2 gilt ein Kfz-Stellplatzschlüssel von 0,7. Im übrigen Stadtgebiet (Zone 3) gilt grundsätzlich weiterhin die bisherige Regelung von einem Kfz-Stellplatz pro Wohnung. Ist dort allerdings innerhalb eines 400-m-Radius eine Stadtbahn- oder Tramhaltestelle zu erreichen, reduziert sich der Kfz-Stellplatzschlüssel auf 0,8. Darüber hinaus können zusätzliche Reduzierungen für bestimmte Sonderwohnformen in Anspruch genommen werden.

Weshalb wurden bei den Kfz-Stellplätzen Zonen gebildet?

Da Analysen mit den Pkw-Zulassungszahlen auf der Stadtteilebene zeigten, dass in vielen Bereichen des Stadtgebiets die pauschale Forderung von einem Kfz-Stellplatz pro Wohnung in der LBO zu hoch ist, wurden bestimmte Stadtteile zu Zonen zusammengefasst. Die Bildung von Zonen dient dem wichtigen Ziel einer möglichst einfachen Handhabung mit leicht anwendbaren Nachweisverfahren.

Wie wurden die Zonen abgegrenzt?

Grundlage war die Analyse der Pkw-Dichte (private Pkw-Zulassungen je Wohnung) in den Stadtteilen. Stadtteile mit einer Pkw-Dichte weit unter dem bisherigen 1:1-Schlüssel wurden zu zwei Zonen zusammengefasst. Stellenweise wurden die Abgrenzungen angepasst – beispielsweise, wenn die historisch entstandenen Stadtteilgrenzen homogene Gebiete mit ähnlichem Stellplatzbedarf durchschneiden oder in sehr großen Stadtteilen unterschiedliche Bedarfe vorhanden sind.

Wieso gilt im Durlacher Zentrum nicht auch Zone 1 wie in der Innenstadt?

Trotz der guten städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten ist die Situation im Durlacher Zentrum nicht gänzlich mit den hervorragenden Rahmenbedingungen in der innerstädtischen Zone 1 (z.B. sehr hohe Dichte an Wohnfolgeeinrichtungen wie Nahversorgung oder sozialer Infrastruktur) vergleichbar. Bei der Bildung der Zone wurden u.a. auch Pkw-Zulassungszahlen eines kürzlich in dieser Zone fertiggestellten Neubauvorhabens beispielhaft betrachtet (Kfz-Stellplatzschlüssel 0,7).

Wie wurde Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze in den Zonen festgelegt?

In den zu den Zonen 1 und 2 zusammengefassten Stadtteilen wurde ermittelt, wie viele private Pkw durchschnittlich pro Wohnung zugelassen sind. Da zum Teil auch gewerblich

zugelassene Pkw bei Wohnungen abgestellt werden, wurde dafür ein entsprechender Aufschlag vorgenommen. Dieser wurde aus Daten der derzeit aktuellen repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ abgeleitet. In Zone 3 wurde – mit Ausnahme der Reduzierungen bei einer guten Erreichbarkeit von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – der bisherige 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel belassen.

Sind Dienstwagen in den reduzierten Zonenwerten berücksichtigt?

Ja. Der Aufschlag wurde aus Daten der derzeit aktuellen repräsentativen Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ abgeleitet.

Müssen wegen steigender Pkw-Zulassungszahlen Aufschläge vorgesehen werden?

Nein. Bundesweit nehmen die Pkw-Zulassungszahlen trotz aller Diskussionen über die Verkehrswende kontinuierlich zu. In Karlsruhe allerdings zeigt sich bei der Pkw-Dichte nach mehreren Jahren des Anstiegs zuletzt (2022 und 2023) eine leichte Abnahme. Nach derzeitigem Stand ist daher kein zusätzlicher Kfz-Stellplatzbedarf durch weiter stark steigende Zulassungszahlen zu erwarten.

Wieso ist in manchen Bereichen der Stadt der Kfz-Stellplatzbedarf geringer?

Die Analyse mit den Pkw-Zulassungszahlen zeigt, dass in Lagen mit guten städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten und umfangreichen Wohnfolgeeinrichtungen (z.B. Nahversorgung, Kita, Schulen) mehr autofreie Haushalte vorhanden sind. Um ihren Alltag auch ohne eigenen Pkw komfortabel organisieren zu können, suchen autofreie Haushalte gezielt bestimmte Wohnstandorte auf.

Wieso ist in den Zonen 1 und 2 keine Kfz-Stellplatzreduzierung für den ÖPNV vorgesehen?

Die sehr gute Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist bereits in den dortigen Reduzierungen enthalten. Das hervorragende ÖPNV-Angebot in den Zonen 1 und 2 kann als ein wesentlicher Grund dafür gesehen werden, weshalb die Pkw-Zulassungszahlen dort deutlich geringer sind. Da in Zone 3 nicht flächendeckend Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorhanden ist, muss dort für eine Kfz-Stellplatzreduzierung der Bauherr vorhabenbezogen die gute Erreichbarkeit einer Tram- oder Stadtbahnhaltestelle nachweisen.

Weshalb gilt der Abschlag von 0,2 Kfz-Stellplätzen je Wohnung in Zone 3 nur für Tram- und Stadtbahnhaltestellen und nicht für Bushaltestellen?

Bushaltestellen werden nicht herangezogen, da die Linienführung von Bussen leicht verändert werden kann und der schienengebundene Personennahverkehrs tendenziell eine höhere Konstanz aufweist. Stadtbahn und Tram gelten als höherrangiges Verkehrsmittel und stoßen auf deutlich mehr Akzeptanz als Busse (mehr Fahrkomfort, höhere Geschwindigkeit etc.). Dass im Umfeld von Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs der Anteil autoloser Haushalte höher ist als rund um Bushaltestellen, zeigt z.B. die Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“. Dieses Vorgehen entspricht methodisch zudem auch jenem beim Flächennutzungsplan 2030, bei dem für die Festlegung der Wohnungsdichte ebenfalls nur Haltestellen von Tram- und Stadtbahnen berücksichtigt werden.

Wieso wird in den Höhenstadtteilen die Anzahl notwendiger Kfz-Stellplätze nicht erhöht?

Eine Erhöhung wird nicht für nötig erachtet, weil der bisherige 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel dort bislang zu keinem verkehrlich und städtebaulich relevanten Mangel geführt hat und dort ohnehin oft 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 auch kein Garant für weniger Autos im öffentlichen Raum, da Bewohner*innen trotz ausreichender Kfz-Stellplätze auf Privatgrund möglicherweise weiterhin auf der Straße parken – Gründe dafür sind beispielsweise die zweckwidrige Nutzung von Garagen etwa als Abstellraum oder Werkstatt, einfache Verfügbarkeit öffentlicher Kfz-Stellplätze, keine Anmietung privater Kfz-Stellplätze aus Kostengründen. 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.

Besteht die Gefahr, dass sich ruhender Verkehr in den öffentlichen Raum verlagert?

Trotz der Tatsache, dass sich die reduzierten Kfz-Stellplatzzahlen am zu erwartenden Bedarf orientieren, kann ein Ausweichen von Parkenden in den öffentlichen Raum nicht gänzlich ausgeschlossen werden, da sich z.B. die Pkw-Ausstattung eines Haushalts im Laufe der Zeit auch ändern kann. In diesem Zusammenhang ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass Bewohner*innen erfahrungsgemäß ihre Autos durchaus auch im öffentlichen Raum abstellen, obwohl ausreichend Kfz-Stellplätze auf Privatgrund zur Verfügung stehen. Gründe dafür können z.B. darin liegen:

- Kosten für die Anmietung eines privaten Kfz-Stellplatzes werden gespart (v.a. wenn kostenlose öffentliche Parkplätze vorhanden)
- einfache Verfügbarkeit öffentlicher Parkplätze in Wohnungsnähe
- zweckwidrige Nutzung von Garagen z.B. als Abstellraum oder Werkstatt

Solchen Entwicklungen könnte mit Maßnahmen wie Parkraummanagement und Kontrollen entgegengewirkt werden.

Für welche Sonderwohnformen sind Abschläge bei den Kfz-Stellplätzen möglich?

In den jeweiligen Zonen sind nachfolgende Abschläge vom Zonenwert möglich:

1. geförderte Mietwohnungen mit mindestens 25 Jahren Miet- und Belegungsbindung (minus 25 %)
2. barrierefreie Altenwohnungen gemäß § 39 LBO (minus 50 %)
3. Kleinwohnungen mit weniger als 35 m² Wohnfläche (minus 50 %)

Können die verschiedenen Abschläge für Sonderwohnformen miteinander kombiniert werden?

Nein. Eine Kombination verschiedener Abschläge würde die Stellplatzzahl unter die Mindestanforderung senken.

Für welche Arten von Altenwohnungen ist eine Kfz-Stellplatzreduzierung vorgesehen?

Eine Reduzierung der Kfz-Stellplatzzahl ist nur für solche Altenwohnungen möglich, für die nachgewiesen wird, dass sie dauerhaft alten Menschen zur Nutzung überlassen werden. Zudem müssen sie barrierefrei im Sinne von § 39 LBO sein, damit baulicherseits gesichert ist, dass alte Menschen den Wohnraum ohne fremde Hilfe nutzen können.

In welchen Fällen kann von der Systematik abgewichen werden (Öffnungsklausel)?

Die Öffnungsklausel (§ 2 Absatz 3 des Satzungsentwurfs) greift nur in speziell gelagerten Einzelfällen, wenn im Baugenehmigungsverfahren besondere, objektiv belegbare Umstände nachgewiesen werden, die dauerhaft einen vom Regelfall abweichenden Zu- und Abfahrtsverkehr erwarten lassen. Der Anwendungsbereich wurde bewusst nicht abschließend festgelegt, um flexibel auf Sonderprojekte reagieren zu können. Für eine Reduzierung kann ein solcher Umstand beispielsweise vorliegen, wenn im Rahmen eines Bauantrags ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorgelegt wird, durch das sich der Kfz-Stellplatzbedarf dauerhaft reduziert. Die Umsetzung eines solchen Konzepts muss vom Bauherrn verbindlich zugesagt werden.

Wird in der Stellplatzsatzung auch die finanzielle Ablöse von Kfz-Stellplätzen geregelt?

Nein. Der Satzungsentwurf enthält keine Regelungen zur Ablöse von Kfz-Stellplätzen. Laut derzeitiger LBO (§ 37 Abs. 6) ist im Gegensatz zu allen anderen Nutzungen für Wohnungen generell keine Erfüllung der Stellplatzverpflichtung durch Zahlung eines Geldbetrags möglich.

Soll durch die Stellplatzsatzung Einfluss auf den Pkw-Besitz genommen werden?

Die Stellplatzreduzierungen orientieren sich grundsätzlich am zu erwartenden Bedarf. Eine Steuerung des Pkw-Besitzes privater Haushalte, z.B. durch gezielte Verknappung von Kfz-Stellplätzen, ist nicht beabsichtigt.

Fahrradstellplätze

Wieso wird in der Stellplatzsatzung auch die Herstellung von Fahrradstellplätzen geregelt?

Die Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze wird in der LBO nicht exakt vorgegeben. Die derzeit gängige Praxis in Karlsruhe, pauschal zwei Fahrradstellplätze je Wohnung zu fordern, ist bei großen Wohnungen nicht bedarfsgerecht. In Karlsruhe ist im Durchschnitt etwa ein Fahrrad pro Kopf vorhanden. Da die Wohnung Ausgangsort vieler Wege ist, sind vor allem dort nutzerfreundliche Abstellanlagen wichtig, damit noch mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen. Durch besseres Fahrradparken im Privaten soll „wildes“ Fahrradparken im öffentlichen Raum vermieden und die Nutzung des Fahrrads erleichtert werden.

Wieso gelten die Regelungen für Fahrradstellplätze nur für Mehrfamilienhäuser und nicht für Ein- und Zweifamilienhäuser?

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. Die im Satzungsentwurf getroffenen Anforderungen sind auf größere Anlagen mit vielen unterschiedlichen Nutzer*innen ausgerichtet und würden bei Ein- und Zweifamilienhäusern aufgrund deren Eigenart in vielen Fällen zu weit führen.

Wieso werden die Kfz-Stellplätze pro Wohnung und die Fahrradstellplätze pro 30 m² Gesamtwohnfläche berechnet?

Bei den Kfz-Stellplätzen wird der in der LBO gängige Bezugswert „je Wohnung“ beibehalten. Während es bei den Kfz-Stellplätzen nicht Ziel ist, jedem/r Bewohner/in einer Wohnung einen Kfz-Stellplatz zur Verfügung zu stellen, ist bei den Fahrradstellplätzen genau dies das Ziel. Die Anzahl notwendiger Fahrradstellplätze wird daher auf die Gesamtwohnfläche bezogen, da mit der Wohnungsgröße i.d.R. auch die Anzahl der Bewohner*innen steigt.

Führt die neue Berechnung zu einem Überangebot an Fahrradstellplätzen, wenn Wohnungen die 30-m²-Grenze knapp überschreiten?

Nein. Um genau solche Probleme durch Grenzfälle zu vermeiden, erfolgt die Berechnung der Fahrradstellplätze nicht einzeln pro Wohnung, sondern mit der Gesamtwohnfläche eines Bauvorhabens. 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.

Gilt die Zahl notwendiger Fahrradstellplätze auch für Altenwohnungen?

Ja. Da auch ältere Menschen zunehmend mobil sind und Fahrräder, Pedelecs, Dreiräder oder sonstige Formen der Mikromobilität nutzen, gilt für Altenwohnungen die gleiche Berechnungsweise, damit ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

Müssen notwendige Fahrradstellplätze nur die Vorschriften in der Satzung einhalten?

Nein. 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, ist im Satzungsentwurf bestimmt, dass notwendige Fahrradstellplätze weiterhin sämtliche Anforderungen der derzeit geltenden LBO (z.B. Wetterschutz) und VwV Stellplätze (z.B. Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen) erfüllen müssen.

Führen die Regelungen bei den Fahrradstellplätzen zu mehr Kosten und Flächenverbrauch?

Eine pauschale Beantwortung dieser Frage ist nicht möglich. Bei größeren Wohnungen führt die neue Berechnung gezielt zu mehr Fahrradstellplätzen. Der Flächenbedarf und die Kosten können sich somit je nach Wohnungsmix erhöhen, was aber zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität und sowie zur Umsetzung politischer Beschlüsse z.B. zum

Klimaschutz oder zur Aktiven Mobilität geboten ist. Neben der öffentlichen Hand braucht es auch dringend von privater Seite Investitionen in die Fahrradinfrastruktur. Zu berücksichtigen ist, dass in vielen Fällen durch weniger Kfz-Stellplätze erhebliche Kosteneinsparungen möglich sind. Zur Einsparung von Flächen werden im Satzungsentwurf die Mindestabstände zwischen Fahrradstellplätzen auf das geringstmögliche Maß reduziert.

Wo müssen die Fahrradstellplätze hergestellt werden?

Die Stellplatzsatzung regelt nur die Anzahl und Beschaffenheit notwendiger Fahrradstellplätze und nicht deren Verortung oder Zulässigkeit. Fahrradstellplätze können überall dort hergestellt werden, wo sie z.B. laut Bebauungsplan zulässig sind und die Anforderungen aus der Stellplatzsatzung sowie der LBO und der VwV Stellplätze erfüllen (z.B. Wetterschutz).

Dürfen Fahrradstellplätze auf Freiflächen errichtet werden?

Dies hängt vom Einzelfall ab (z.B. Festsetzungen in einem Bebauungsplan oder Konflikte mit Baum- oder Grünbeständen). Generell sollten aus ökologischen und gestalterischen Gründen so wenige Freiflächen wie möglich in Anspruch genommen werden. Bei weitreichenden Eingriffen in Grünstrukturen werden bei Bedarf im Rahmen des Bauantrags Unterlagen nachgefordert.

Sonstige Regelungen

Müssen bereits beantragte oder kurz vor der Einreichung stehende Bauvorhaben umgeplant werden, wenn die Stellplatzsatzung in Kraft tritt?

Nein. Um aufwändige Umplanungen in einem späten Projektstadium zu vermeiden, sind im Satzungsentwurf entsprechende Übergangsvorschriften vorgesehen. Für bereits eingeleitete Baugenehmigungsverfahren gelten nur die begünstigenden und nicht die belastenden Vorschriften. Gleiches gilt auch für Bauvorhaben, die innerhalb von sechs Monaten nach Rechtskraft der Satzung eingeleitet werden.

Wann wird die Stellplatzsatzung rechtskräftig?

Aufgrund verschiedener Unabwägbarkeiten im Verfahren können derzeit keine verlässlichen Aussagen zum Zeitplan getroffen werden. Insbesondere müssen Umfang und Inhalt der vorgebrachten Stellungnahmen in der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung abgewartet werden. Die notwendigen Verfahrens- und Arbeitsschritte nehmen erhebliche Zeit in Anspruch.

Verfahren

Was sind die rechtlichen Voraussetzungen für eine Stellplatzsatzung?

Die Landesbauordnung (LBO) ermächtigt mit § 74 Abs. 2 LBO die Gemeinden, die Stellplatzverpflichtung eigenständig in einer kommunalen Stellplatzsatzung zu regeln. Da sich die derzeitigen Stellplatzregelungen in der LBO in Karlsruhe bei vielen Wohnungsneubauten als nicht sachgerecht erweisen, soll von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und für das gesamte Stadtgebiet angepasste örtliche Bauvorschriften erlassen werden. Eine Anpassung der bestehenden Stellplatzvorschriften ist gemäß LBO möglich, soweit Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen.

Handelt es sich bei der Stellplatzsatzung um einen Bebauungsplan?

Nein. Bei der Stellplatzsatzung handelt es sich um eine sogenannte örtliche Bauvorschrift, die auf Grundlage einer entsprechenden Ermächtigung in der Landesbauordnung (§ 74 LBO) als Satzung erlassen wird und somit zum Bauordnungsrecht zählen. Bebauungspläne werden auf Grundlage des Baugesetzbuches erlassen.

Wie läuft das Verfahren für den Erlass der Stellplatzsatzung ab?

Das Verfahren für den Erlass einer eigenständigen örtlichen Bauvorschrift ist ähnlich wie bei einem Bebauungsplan. Die Landesbauordnung schreibt in § 74 Abs. 6 LBO eine (eingeschränkte) Form des Beteiligungsverfahrens wie bei der Aufstellung von Bebauungsplänen vor. Verpflichtend ist u.a. die Veröffentlichung des Satzungsentwurfs für die Dauer eines Monats, während dem die Öffentlichkeit Stellungnahmen abgeben kann, sowie eine Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB). Die Unterlagen werden sowohl im Internet veröffentlicht als auch im Stadtplanungsamt ausgelegt. Nicht notwendig sind hingegen eine vorgezogene frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung. Zur Zeitersparnis werden die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung bei der Stellplatzsatzung parallel durchgeführt.