

Stellplatzsatzung für Karlsruhe

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	28.06.2022	24	X	

Die Verwaltung geht gemäß Begründung der Anfrage davon aus, dass sich die Anfrage auf die Stellplatzsatzung für Wohnen bezieht, die das ganze Stadtgebiet erfassen soll. Bei Nicht-Wohnnutzungen darf gemäß VwV Stellplätze bereits gemäß der Nutzung und der ÖPNV-Kriterien auf maximal 30% gemindert werden. Davon dürfen noch einmal bei Bedarf bis zu 25 % durch eine zusätzliche Herstellung von Fahrradabstellanlagen gemindert werden. Solche Reduzierungen sind in Baden-Württemberg für Wohnnutzungen gemäß Landesbauordnung ohne selbständige Satzung oder örtliche Bauvorschrift im Rahmen eines Bebauungsplans (bisher) nicht möglich.

1. Welche Vorteile ergeben sich aus Sicht der Verwaltung durch eine Stellplatzsatzung?

- Keine gesonderte Behandlung in B-Plänen mehr notwendig, aber zusätzlich möglich
- Stellplatzreduzierungen sowohl bei Vorhaben im unbeplanten Innenbereich (§ 34 Baugesetzbuch) als auch im Geltungsbereich vorhandener B-Pläne möglich
- Aufwertung der Freiraum- bzw. Stadtraumqualität bei Entfall / Reduzierung privater, oberirdischer Stellplätze
- Je nach Festlegung der Reduzierungskriterien könnten Bauherren zur Realisierung bestimmter Mobilitätsmaßnahmen angeregt und somit das Mobilitätsverhalten zu Gunsten des Umweltverbundes beeinflusst werden
- Vermeidung der Errichtung nicht benötigter Stellplätze und somit Reduzierung des Flächenverbrauchs

2. Wie würde sich eine Stellplatzsatzung auf die Erstellungskosten von Wohnraum (und damit auf die Mieten) auswirken?

Je nach Bauart des Stellplatzes sind Kosteneinsparungen von bis zu 35.000 Euro für einen Tiefgaragenstellplatz möglich. Soll die Abhängigkeit vom eigenen Pkw dadurch gesenkt werden, dass Bauherren als Voraussetzung für die Stellplatzreduzierung bestimmte Mobilitätsmaßnahmen (Förderung des Umweltverbundes) umsetzen, entstehen dafür weiterhin in gewissem Umfang Kosten.

Die Reduktion der Stellplatzverpflichtung reduziert die Herstellungskosten nicht generell, da sie nur definiert, wie viele Stellplätze nachzuweisen sind, nicht aber, wie viele real entstehen können. Eine Einschränkung oder Untersagung zusätzlicher, nicht notwendiger Stellplätze ist nach § 74 Abs. 2 Nr. 3 LBO in der Stellplatzsatzung möglich, muss aber eigenständig begründet werden. Einheitliche Bedingungen für das gesamte Stadtgebiet dürften insoweit kaum zu rechtfertigen sein.

Ob etwaige Einsparungen bei den Investitionskosten auf den Miet- oder Kaufpreis kostendämpfend durch Investoren oder Bauherren weitergegeben werden, entscheidet jeder Vorhabenträger grundsätzlich selbst. Gegen den Willen eines Vorhabenträgers kann dies rechtlich nicht abgesichert werden.

3. Ist in der Verwaltung eine Stellplatzsatzung in Erarbeitung?

Es bestehen grundsätzliche Überlegungen zum Umgang mit öffentlichem und privatem Parkraum, dazu gehört auch die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung. Die Verwaltung ist sich einig, dass zunächst der öffentliche Parkraum konzeptionell betrachtet und durch entsprechendes Parkraummanagement geregelt werden muss, bevor eine stadtweite Stellplatzsatzung im privaten Raum in Kraft treten kann. Die Erarbeitung einer Stellplatzsatzung sollte aus Sicht der Verwaltung parallel erfolgen. Gerade im Hinblick auf mögliche Verdrängungseffekte von Parkdruck in den öffentlichen Raum und bisher gleichbleibender Pkw-Zulassungszahlen wäre den Karlsruher Bürgerinnen und Bürgern eine andere Vorgehensweise kaum vermittelbar. Die Verwaltung verweist auf die Informationsvorlage im Planungsausschuss vom 05. Oktober 2021 „Reduktion der Kfz-Stellplatzverpflichtung für Wohnnutzung – Potentielles Vorgehen“.

4. Wann ist mit einer Vorberatung und Beschlussfassung zu rechnen?

Ein Zeitplan liegt nicht vor.

5. Welches Modell einer Stellplatzsatzung wird angestrebt und warum?

Es gibt noch keine Einigung für ein mögliches Modell einer Stellplatzsatzung für Karlsruhe. Unabhängig von bestehenden Modellen anderer Städte müssen diese immer im Hinblick auf Karlsruhe untersucht werden und es stellt sich immer die Frage, ob die Stellplatzreduzierungen ausreichend rechtlich abgesichert und begründet werden können.

6. Mit welchem Aufwand wäre eine Stellplatzsatzung nach dem Beispiel der Stadt Stuttgart zu erstellen?

Die Verwaltung kann die Frage zum derzeitigen Zeitpunkt nicht beantworten. Das Verfahren für eine eigenständige Stellplatzsatzung mit entsprechenden örtlichen Bauvorschriften sieht nach LBO eine Behörden- und eine Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Der Rücklauf kann zu einem erheblichen Prüfaufwand führen. Für die Ausgestaltung der Regelungen sind rechtliche Prüfungen notwendig. Gemäß § 74 Abs. 2 Landesbauordnung bedarf es einer Herleitung über die Rechtfertigungsgründe („Soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen, ...“).

7. Besteht bei einem konkreten Bauvorhaben ein zusätzlicher Aufwand? Wenn ja, wie groß wäre dieser?

Hängt von der jeweiligen Satzung ab.

- Aufwand Bauherr: Je nach Satzung, Reduzierungsfaktoren und vorausgesetzten Maßnahmen und deren Umsetzung fällt der entsprechende Aufwand für den Bauherren an.
- Aufwand Verwaltung: Je nach Satzung und zu prüfender Unterlagen (zum Beispiel Mobilitätskonzepte) entsteht zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Baugenehmigung und auch ggf. einer späteren Kontrolle, ob vereinbarte Mobilitätsangebote vorgehalten werden.

Aus Sicht der Verwaltung und vor dem Hintergrund der Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes sowie des Klimaschutzes sind Konzepte zu befürworten, die zusätzlich zum bestehenden ÖPNV-Angebot alternative Mobilitätsangebote schaffen, um die Abhängigkeit vom eigenen PKW zu vermindern damit zukünftig der private PKW-Besitz geringer ausfällt. Ob eine Regelung zur (weiteren) Reduzierung der Kfz-Stellplatzverpflichtung aufgrund qualifizierter Mobilitätsverbesserungen organisatorischer Art in einer Stellplatzsatzung rechtlich möglich ist wird derzeit geprüft.

8. Welche Kriterien und Qualitäten des Umweltverbunds würden innerhalb einer Stellplatzsatzung welche Reduktion des Stellplatzschlüssels für Bauvorhaben bewirken?

Was ist der minimal mögliche Stellplatzschlüssel?

Hierfür ist eine genaue Prüfung im Rahmen der Erstellung einer Satzung erforderlich und dies kann nicht pauschal beantwortet werden. Gleiches gilt für die Frage des minimal möglichen Stellplatzschlüssels.

Stuttgart lässt bei bestmöglichem Anschluss an den ÖPNV in Kombination mit sozial gefördertem Wohnungsbau eine Reduzierung bis auf null Stellplätze je Wohnung zu. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es wegen der durch Grundgesetz garantierten persönlichen Gestaltungs- und Verhaltensfreiheit des Einzelnen rechtlich nicht möglich ist, Mietern durch Vertrag das Halten eines eigenen PKW zu untersagen.

9. Kann die Stellplatzsatzung dynamisch gestaltet werden, sodass beispielsweise neue Straßenbahnlinien oder Radwegeverbindungen automatisch berücksichtigt werden?

Je nach Formulierung der Stellplatzsatzung sollte dies möglich sein, da der Zeitpunkt des Bauantrags bzw. der Baugenehmigung für die mögliche Abminderung maßgebend ist.

10. Ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, in einer Stellplatzsatzung zusätzlich die Anzahl bzw. den Anteil sozial geförderter Wohnungen zu berücksichtigen?

Zusammenhänge zwischen Einkommen und PKW-Besitz sind statistisch zu erkennen, sodass dies durchaus ein Kriterium für Stellplatzreduzierungen im Rahmen einer Satzung sein könnte. Städte, die eine Stellplatzsatzung haben, greifen zum Teil darauf zurück.

Allerdings stellt sich die Frage, wie nach Bindungsfrist der Förderung mit den Reduzierungen umgegangen werden kann. Freiburg zum Beispiel verlangt keine Nachrüstung der Stellplätze, andere Städte verlangen dies sehr wohl. Je nach Ausgestaltung müsste gegebenenfalls eine Sicherung der für eine Nachrüstung von Stellplätzen benötigten Flächen verlangt werden.