Beschlussvorlage

Stadt Karlsruhe
Der Oberbürgermeister

Vorlage Nr.: 2026/0558

Verantwortlich: **Dez. 2**
Dienststelle: **Ordnungs- und Bürgeramt**

Digitale Parkraumkontrolle

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Planungsausschuss	26.11.2026	4	Ö	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	01.12.2026	8	Ö	Vorberatung
Gemeinderat	15.12.2026	12	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Der Gemeinderat beschließt die stufenweise Einführung der digitalen Parkraumüberwachung mittels Scan-Fahrzeug gemäß beigefügter Konzeption mit der Maßgabe, vor jeder weiteren Stufe den Wirkungsgrad, insbesondere die Wirtschaftlichkeit, zu evaluieren und entsprechend neu zu beschließen.

Finanzielle Auswirkungen	Ja ☒ Nein ☐	
☒ Investition ☒ Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: > 1,1 Mio. € Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: > 22.200 €	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung ☐ bereits vollständig budgetiert ☐ teilweise budgetiert ☒ nicht budgetiert	**Gegenfinanzierung durch** ☒ Mehrerträge/-einzahlung ☐ Wegfall bestehender Aufgaben ☐ Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO_2-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung | Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein ☒	Ja ☐ positiv ☐ negativ ☐	geringfügig ☐ erheblich ☐
IQ-relevant	Nein ☐	Ja ☒	Korridorthema: Stadtraum, Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein ☒	Ja ☐	abgestimmt mit

Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier

Erläuterungen

Die Einführung der digitalen Parkraumüberwachung mittels Scan-Fahrzeug – ein Scan-Fahrzeug kontrolliert den ruhenden Verkehr, indem es im Vorbeifahren mithilfe von Dachkameras automatisch die Kennzeichen parkender Fahrzeuge erfasst und mit digitalen Parkberechtigungen oder Parkscheinen abgleicht – verfolgt das Ziel, die Überwachung des ruhenden Verkehrs effizienter und systematischer zu gestalten. Durch die automatisierte Kennzeichenerfassung können Kontrollfahrten grundsätzlich gezielter geplant, eine größere Anzahl von Fahrzeugen in kurzer Zeit erfasst und vorhandene personelle Ressourcen dort eingesetzt werden, wo eine technische Kontrolle keinen Mehrwert generiert beziehungsweise eine persönliche Kontrolle erforderlich ist. Auf die Haushaltsberatungen im Dezember 2025 (Vorlage DHH/2025/321 /Beschaffung eines Enforcement-Trailers und Vorlage DHH/2025/3214 /Mittel für den Einsatz eines Scan-Cars zur Überwachung des ruhenden Verkehrs) wird verwiesen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die weitere Beschaffung eines Enforcement-Trailers seitens der Verwaltung als nicht zielführend erachtet wird. Die vier derzeit im Einsatz befindlichen Enforcement-Trailer sind ausreichend, da die Überwachungseinsätze regelhaft über mehrere Tage erfolgen und der mit einem Standortwechsel verbundene Zeit- und Personalaufwand erheblich ist. Durch die Beschaffung eines weiteren Trailers kann daher kein wesentlicher zusätzlicher Mehrwert prognostiziert werden.

Um die Technik in der Praxis zu testen, hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Jahr 2025 mehrere Pilotprojekte gestartet. Nacheinander fuhren die Scan-Fahrzeuge für mehrere Wochen an der Universität Hohenheim, in Heidelberg, Mannheim, Waldshut-Tiengen und in Freiburg. Die Pilotversuche sind seit Mitte 2026 abgeschlossen. Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung lag der Verwaltung noch kein Evaluationsbericht vor. Das Verkehrsministerium rechnet in den nächsten Wochen mit einer Veröffentlichung. Unabhängig davon hat sich die Verwaltung durch eine Vorführung in Karlsruhe den praktischen Nutzen der Technologie demonstrieren lassen und konnte bereits erste positive Eindrücke von den Einsatzmöglichkeiten gewinnen.

Erläuternde Hinweise:

Grundsätzlich ist zwischen zwei Arten von verbotswidrigem Parken, dem „Falschparken“ einerseits und dem „Schwarzparken“ andererseits, zu unterscheiden.

A. Verstöße unabhängig von einer Parkberechtigung sogenanntes „Falschparken“
Hierzu zählen insbesondere Verstöße, die durch das Abstellen eines Fahrzeugs auf einer nicht für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Fläche entstehen, also beispielsweise das Parken in Feuerwehrzufahrten, Parken in bestimmten Halt- und Parkverbotsbereichen, Parken auf Verkehrsflächen, auf denen das Parken grundsätzlich gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) unzulässig ist, also insbesondere Rad- oder Gehwege sowie Grünflächen.

B. Verstöße im Zusammenhang mit einer Parkberechtigung sogenanntes „Schwarzparken“
Hierzu zählen alle Verstöße, welche innerhalb von Parkflächen entstehen, die für einen bestimmten Personenkreis beziehungsweise nur unter bestimmten Voraussetzungen nutzbar sind, wie beispielsweise das Bewohnerparken, alle bewirtschafteten Parkflächen oder Parkscheibenregelungen sowie das Parken, welches durch eine Ausnahmegenehmigung (beispielsweise Schwerbehindertenparkausweise oder Handwerkerparkausweise) entsprechend erlaubt ist.

Erste Erkenntnisse der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH zeigten zunächst, dass mit Scan-Fahrzeugen technisch eine Erfassung von bis zu 1.000 Fahrzeugen pro Stunde möglich ist. Im Vergleich dazu können bei Kontrollen mit Fußstreifen rund 50 parkende Fahrzeuge pro Stunde kontrolliert werden. Für die Kontrollleistung der Scan-Fahrzeuge muss inzwischen jedoch ein reduzierter Wert angenommen werden, da nach den zwischenzeitlich geltenden bundesrechtlichen Vorgaben des § 63g Straßenverkehrsgesetz (StVG) bei nicht eindeutig feststellbarer Parkberechtigung eine zusätzliche Sichtkontrolle vorgeschrieben

ist, die bei den ursprünglichen Erkenntnissen nicht berücksichtigt war. Scan-Cars können daher derzeit nur als Ergänzung zur bestehenden Verkehrsüberwachung betrachtet werden.

Der zukünftige Einsatz des Scan-Fahrzeugs soll dabei insbesondere in Bereichen erfolgen, in denen eine hohe Verkehrssicherheitsrelevanz, eine hohe Verstoßdichte oder eine besondere Kontrollwirkung zu erwarten ist. Die digitale Parkraumüberwachung soll daher zunächst nicht zu einer flächendeckenden oder ausschließlich auf die Anzahl festgestellter Verstöße ausgerichteten Kontrolle führen. Maßgeblich ist vielmehr das Verhältnis zwischen dem zusätzlichen Nutzen der automatisierten Erfassung und dem hierfür erforderlichen personellen Nachkontrollaufwand.

So war ursprünglich vorgesehen, insbesondere solche Parkbereiche zu priorisieren, in denen die Kontrolle von Bewohnerparkausweisen, Parkscheinen und sonstigen Parkberechtigungen einen wesentlichen Anteil des Kontrollaufkommens ausmacht. Die zwischenzeitlich zu berücksichtigenden bundesrechtlichen Vorgaben zur ergänzenden Sichtkontrolle bei nicht eindeutig feststellbarer Parkberechtigung verändern jedoch die ursprünglichen Annahmen zur Wirtschaftlichkeit und erhoffter tatsächlicher Effizienz dieser Einsatzbereiche.

Der wesentliche Vorteil der automatisierten Überwachung – die Möglichkeit, eine große Zahl von Fahrzeugen in kurzer Zeit zu erfassen und festgestellte Verstöße weitgehend automatisiert weiterzuverarbeiten – wird bei Parkberechtigungen durch den zusätzlich erforderlichen Kontrollschritt dadurch teilweise relativiert. Insbesondere bei Berechtigungen, die nicht oder noch nicht vollständig kennzeichenbezogen digital abrufbar sind, beispielsweise bei personenbezogenen Schwerbehindertenparkausweisen personenbezogen, bleibt eine persönliche Sichtkontrolle weiterhin erforderlich.

Bei einer hohen Zahl zunächst auffälliger Fahrzeuge kann die erforderliche Sichtkontrolle den Effizienzgewinn des Scan-Fahrzeugs deshalb erheblich reduzieren. Die bloße technische Möglichkeit einer automatisierten Erfassung bedeutet daher nicht in jedem Einsatzbereich, dass eine automatisierte Kontrolle auch wirtschaftlich oder personell eindeutig sinnvoll ist.

Zwingend notwendige Grundlage, um die digitale Parkraumkontrolle durchführen zu können, ist zudem das digitale Parkraumkataster. Das Stadtplanungsamt digitalisiert den Parkraum derzeit, wobei innenstadtnahe Bereiche bereits erhoben sind. Ein Kataster des gesamten Stadtgebiets ist jedoch (noch) nicht vorhanden. Die Digitalisierung ist eine Maßnahme des nachhaltigen Parkraumkonzepts, wozu eine separate Beschlussvorlage (2026/0582) existiert.

Stufenweise Einführung und Erprobung

Aus diesen unterschiedlichen Rahmenbedingungen ergibt sich aus Sicht der Verwaltung daher ein chancenorientierter und stufenweiser Ansatz. Ein Scan-Fahrzeug soll zunächst dort eingesetzt werden, wo ein besonders hoher zusätzlicher Nutzen gegenüber der herkömmlichen Kontrolle erwartet werden kann.

Stufe 1
Zur Erprobung der Technik, der organisatorischen Abläufe und der erforderlichen Nachbearbeitung ist zunächst eine Kontrolle des ruhenden Verkehrs bei zeitlich abgrenzbaren Anlässen mit hohem Besucheraufkommen in einem abgegrenzten Gebiet (zum Beispiel im Umfeld des BBBank Wildparks) und ergänzend in einem noch zu bestimmenden bereits durch das Stadtplanungsamt kartierten Bereich mit Tendenz zum Falschparken (zum Beispiel Parken in zweiter Reihe, in Kreuzungsbereichen zulasten der Sichtbeziehungen oder auf Gehweg- beziehungsweise Radwegeflächen) vorgesehen. Hierzu kann kurzfristig spieltagbezogen ein Scan-Fahrzeug angemietet werden.

Die Pilotphase dient insbesondere dazu, unter realen Einsatzbedingungen Erkenntnisse über die technische Funktionsfähigkeit, die tatsächliche Kontrollleistung, den erforderlichen personellen Nachkontrollaufwand,

die Datenverarbeitung und die organisatorischen Abläufe zu gewinnen. Die Erfahrungen aus dieser Phase sollen dann in die weitere Ausgestaltung der digitalen Parkraumüberwachung einfließen. Es ist davon auszugehen, dass mehrere Testeinsätze erforderlich sein werden, um eine belastbare Datengrundlage zu erhalten und die gewonnenen Erkenntnisse aussagekräftig bewerten zu können. Die konkrete Anzahl der einzubeziehenden Einsätze wird abhängig von den Erfahrungen im Verlauf der Pilotphase festgelegt, wobei die Verwaltung davon ausgeht, dass fünf Einsatztage ausreichend sein sollten.

Stufe 2
Nach erfolgreicher Evaluation der Stufe 1 ist in einem weiteren Schritt die Beschaffung der Technik und der Verbau auf einem bei der Verkehrsüberwachung bereits vorhandenen Fahrzeug vorgesehen. Der Auf - und Einbau ist mit den vorhandenen Fahrzeugen kompatibel.

Mit dem eigenen Scan-Fahrzeug sollen anschließend ausgewählte Straßenzüge oder Pilotstadtteile kontrolliert werden. Vorrangig sollen hierbei Einsatzbereiche berücksichtigt werden, in denen das sogenannte Falschparken einen wesentlichen Anteil der relevanten Verstöße ausmacht und deshalb ein hoher Automatisierungsgrad erreicht werden kann.

Für die Auswahl und Priorisierung der Einsatzbereiche sollen insbesondere folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Verkehrssicherheitsrelevanz,
- Häufigkeit und Art der Verstöße,
- Automatisierungsgrad,
- erforderlicher personeller Nachkontrollaufwand,
- Beschwerdelage und
- erwartete Kontrollwirkung.

Damit soll sichergestellt werden, dass die Einsatzplanung nicht allein anhand der Zahl festgestellter Verstöße erfolgt, sondern den tatsächlichen zusätzlichen Nutzen der digitalen Kontrolle berücksichtigt.

Stufe 3
Als weitere Ausbaustufe kommt – insbesondere bei einer mittelfristigen Verbesserung der digitalen Abrufbarkeit bislang nicht vollständig erfasster Ausnahme-/Parkgenehmigungen – die Kontrolle der bestehenden Bewohnerparkzonen und der darin befindlichen Parkscheinautomatenbereiche in Betracht. Für diesen Einsatzbereich ist aufgrund der Kombination von Bewohnerparken und Parkscheinregelungen neben digital abrufbaren Bewohnerparkberechtigungen eine entsprechende technische Umrüstung der Parkscheinautomaten erforderlich. Gleichzeitig bleibt zu berücksichtigen, dass bei nicht automatisiert prüfbaren Parkberechtigungen, wie zum Beispiel bei Handwerkerparkausweisen oder Schwerbehindertenparkausweisen, weiterhin eine Sichtkontrolle erforderlich wird.

Die Ausweitung auf die bestehenden Bewohnerparkzonen stellt daher keine zwingende Folge der Anschaffung des Scan-Fahrzeugs dar, sondern soll auf Grundlage der technischen und organisatorischen Erfahrungen aus den vorangegangenen Einsatzstufen sowie der Entwicklung der digitalen Parkberechtigungen bewertet werden.

Mit der weiteren Ausweitung der Bewohnerparkzonen auf die im Parkraumkonzept definierten Prio-1- und Prio-2-Gebiete der Beschlussvorlage 2026/0582 kann anschließend geprüft werden, ob und in welchem Umfang auch diese Bereiche in die digitale Parkraumüberwachung einbezogen werden können.

Es ergeben sich damit folgende aufeinander aufbauende Stufen:

1. Anmietung eines Scan-Fahrzeugs, Erprobung an voraussichtlich fünf Einsatztagen

2. Fortführung mit einem eigenen Scan-Fahrzeug sowie Überwachung ausgewählter Straßenzüge, gegebenenfalls Pilotstadtteile mit Schwerpunkt auf dem sogenannten Falschparken

3. Ausweitung auf bestehende Bewohnerparkzonen und darin befindliche Parkscheinautomatenbereiche unter Berücksichtigung der erforderlichen Sichtkontrollen

   3.1 Ausweitung auf die Prio-1-Bewohnerparkzonen (vgl. 2026/0582)

   3.2 Ausweitung auf die Prio-2-Bewohnerparkzonen (vgl. 2026/0582) und gegebenenfalls weitere geeignete Stadtteile

Die jeweils nächste Ausbaustufe soll dabei auf Grundlage der Erfahrungen und Erkenntnisse der vorhergehenden Stufe sowie unter Berücksichtigung der technischen, rechtlichen, personellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bewertet werden.

Durch diese schrittweise Einführung soll erreicht werden, dass ein Scan-Fahrzeug zunächst dort eingesetzt wird, wo der größte zusätzliche Nutzen durch die Digitalisierung der Parkraumüberwachung erwartet werden kann.

Die digitale Parkraumüberwachung soll dabei insbesondere dazu beitragen, vorhandene Kontrollressourcen gezielter auf sicherheitsrelevante Bereiche und Bereiche mit hoher Verstoßdichte zu konzentrieren. Gleichzeitig wird berücksichtigt, dass die erforderliche Sichtkontrolle bei bestimmten Parkberechtigungen den Automatisierungs- und Effizienzgewinn gegenüber den ursprünglichen Pilotannahmen reduziert. Die Einführung des Scan-Fahrzeugs ist damit bis auf Weiteres nicht als flächendeckende Ablösung der bisherigen Verkehrsüberwachung zu verstehen. Vielmehr soll die digitale Erfassung dort eingesetzt werden, wo sie die bestehende Kontrollorganisation sinnvoll ergänzt und zu einer höheren Kontrollleistung beziehungsweise einer gezielteren Verwendung der vorhandenen personellen Ressourcen beitragen kann.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Alle Stufen wirken sich finanziell unterschiedlich auf den städtischen Haushalt aus. In der nachstehenden Übersicht werden die voraussichtlichen Kosten nach aktuellem Kenntnisstand entsprechend aufgeführt.

Zu berücksichtigen ist vor allem auch, dass für die Kartierung des Parkraums zwar keine erheblichen externen Kosten entstehen, weshalb diese auch nicht separat aufgeführt sind. Durch Einsatz des Personals im Stadtplanungsamt und Tiefbauamt müssen jedoch interne Kosten mitberücksichtigt werden. Für die nachfolgende Stufe 1 der digitalen Parkraumüberwachung konnte die Kartierung bereits vorgenommen werden. Dabei war der Aufwand durch Personalressourcen des Stadtplanungsamtes nicht unerheblich. Das notwendige Personal zur vollständigen Erfassung und dauerhaften Pflege dieser Daten konnte bisher nicht gesichert werden. Dies gilt es entsprechend zu berücksichtigen.

Stufe 1:

Art der Kosten	**einmalige Kosten**	**wiederkehrende Kosten (pro Einsatztag)**	**Gesamtkosten**
Kartierung	0,00		0,00
Kosten IT-Integration	2.796,50 €		2.796,50 €
Kosten Anmietung Fahrzeug und Personal		7.270,90 €	7.270,90 €
Summe:	**2.796,50 €**	**7.270,90 €**	**10.067,40 €**

Bei wiederholter Anmietung entstehen Kosten je Spieltag in Höhe von 7.270,90 Euro. Unter der Annahme, dass fünf Einsatztage erforderlich sind, um eine belastbare und evaluationsfähige Datengrundlage zu schaffen, belaufen sich die Gesamtkosten für die Stufe 1 somit auf 39.151,00 Euro.

Stufe 2:

Art der Kosten	**einmalige Kosten**	**wiederkehrende Kosten**	**Gesamtkosten**
Beschaffung Hardware (Fahrzeug Auf- und Einbau)	140.000 € Technik + 400 € Dachträger + 6.220 € Installation		146.620 €
Aufbereitung der Kartierung	5.430 €		5.430 €
Hosting		22.200 € pro Jahr	22.200 €
Summe:	**152.050 €**	**22.200 €**	**174.250 €** (im ersten Jahr)

Stufe 3:

Art der Kosten	**einmalige Kosten**	**wiederkehrende Kosten**	**Gesamtkosten**
Umrüstung der Parkscheinautomaten	814.000 €		814.000 €
Aufbereitung der Kartierung	5.430 €		5430 €
Hosting		22.200 € pro Jahr	22.200 €
Summe:	**819.430 €**	**22.200 € pro Jahr** Zzgl. mtl. Hosting PSA	**841.630 €** (im ersten Jahr)

Zuzüglich laufender Kosten für das Hosting der Parkscheinautomaten in derzeit nicht bekannter Höhe. Diese werden voraussichtlich monatlich anhand der Anzahl der betreffenden Automaten berechnet.

Stufe 3.1 und 3.2:

Art der Kosten	**einmalige Kosten**	**wiederkehrende Kosten**	**Gesamtkosten**
Umrüstung der Parkscheinautomaten	41.620 €		41.620 €
Aufbereitung der Kartierung	5.430 €		5.430 €
Hosting		22.200 € pro Jahr	22.200 €
Summe:	**47.050 €**	**22.200 € pro Jahr** Zzgl. mtl. Hosting PSA	**69.250 €** (im ersten Jahr)

Zuzüglich laufender Kosten für das Hosting der Parkscheinautomaten sowie interne Personalkosten beim Stadtplanungsamt sowie Tiefbauamt in derzeit nicht bekannter Höhe. Wobei die Anzahl der Parkscheinautomaten in diesen Bereichen sehr gering ist und die laufenden Kosten für das Hosting daher in diesen beiden Stufen überschaubar sein werden.

Die laufenden Kosten für das Hosting der Hard- und Software betragen beim Kauf der Technik zusätzlich jedes weitere Jahr ebenfalls 22.200 Euro.

Eine Refinanzierung der Kosten der Stufe 1 sowie der jährlichen Kosten von 22.200 Euro bei Stufe 2 erfolgt durch entsprechende Bußgeldeinnahmen.

Für die Beschaffung der Hardware aus der Stufe 2 (Auf- und Einbauten am Fahrzeug) werden die Haushaltsmittel nach den Beratungen zum Doppelhaushalt 2026/2027 aus dem Digitalisierungstopf zur Verfügung gestellt.

Die Deckung der Kosten der Stufe 3 wird zu gegebenem Zeitpunkt in einer gesonderten Vorlage dargestellt.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat:

Der Gemeinderat beschließt die stufenweise Einführung der digitalen Parkraumüberwachung mittels Scan-Fahrzeug gemäß beigefügter Konzeption mit der Maßgabe, vor jeder weiteren Stufe den Wirkungsgrad, insbesondere die Wirtschaftlichkeit, zu evaluieren und entsprechend neu zu beschließen.