

Nachhaltiges Parkraumkonzept Stadt Karlsruhe



Impressum

Herausgegeben von

Stadt Karlsruhe
Stadtplanungsamt
Bereich Mobilität und Verkehr
Kaiserallee 4
76124 Karlsruhe
E-Mail: stpla@karlsruhe.de
Amtsleitung: Heike Dederer-Schöberl
Bereichsleitung: Birke Bronner

Redaktion

Christina Reimold

Layout

Christina Reimold, Jakob Edelmann
Titel: Zimmermann

Bilder

Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt
(wenn nicht anders angegeben)

Stand

Juni 2026

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1 Einführung.....	8
2 Ausgangslage und Bearbeitung.....	9
2.1 Anlass und Zielsetzung	9
2.2 Bearbeitungsweise	10
Park.Raum.Dialog	10
Weiteres Vorgehen im Anschluss an den Park.Raum.Dialog	10
3 Übergeordnete Grundsätze und Einordnung in bestehende Konzepte.....	12
4 Geltungsbereich	13
5 Analyse.....	14
5.1 Erkenntnisse aus dem Park.Raum.Dialog	14
5.2 Bestandssituation und aktuelle Bewirtschaftung	15
6 Handlungskonzept.....	17
Maßnahme 1 – Digitalisierung Parkraum.....	17
Maßnahme 2 – Bewohnerparken	20
Maßnahme 2.a – Ausweitung Bewohnerparken	20
Maßnahme 2.b – Beantragung von Bewohnerparkausweisen	23
Maßnahme 3 – Anpassung Gebührensatzungen	25
Maßnahme 3.a – Anpassung Parkgebühren	25
Maßnahme 3.b – Anpassung Bewohnerparkausweisgebühr	27
Maßnahme 4 – Ausweitung von Bewirtschaftung mit Tagestickets	28
Maßnahme 5 – Park and Ride sowie Bike and Ride	30
Maßnahme 6 – Nachjustierung Gehwegparken	32
Maßnahme 7 – Sensorik auf Parkständen	34
Maßnahme 8 – Parkbauten.....	36
Maßnahme 8.a – Verlagerung in Parkbauten.....	36
Maßnahme 8.b – Subjektive Sicherheit in Parkbauten.....	37
Maßnahme 9 – Fahrradparken	38
Maßnahme 10 – Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen	40
Maßnahme 11 – Abstellflächen für E-Scooter	42
Maßnahme 12 – Carsharing	44
Maßnahme 13 – E-Ladeinfrastruktur.....	46
Maßnahme 14 – Parkraumkontrolle.....	47
Maßnahme 14.a – Schwerpunktkontrollen und Kontrolldichte	47
Maßnahme 14.b – Digitale Parkraumkontrolle.....	48
Maßnahme 15 – Liefer- und gewerbliche Verkehre/Ladezonen	51
Maßnahme 16 – Kommunikationsstrategie und Sensibilisierung	55
Maßnahme 17 – Verstetigung bestehender Runden	57

Maßnahme 18 – Fördermittel	58
7 Umsetzungskonzepte	59
8 Zusammenfassung und Ausblick	60
9 Literaturverzeichnis.....	61
Anhang.....	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Zertifikat Park.Raum.Dialog	10
Abbildung 2 Vorgehen der Konzepterstellung	10
Abbildung 3 Prozess Park.Raum.Dialog, Parkraumkonzept, Umsetzungskonzepte	11
Abbildung 4 Geltungsbereich (Liegenschaftsamt der Stadt Karlsruhe)	13
Abbildung 5 Priorisierung der Kartierung	18
Abbildung 6 Workflow ParkraumGIS	18
Abbildung 7 Darstellung der bestehenden/beschlossenen Bewohnerparkzonen im Mobilitätsportal der TRK (Stand Mai 2026)	20
Abbildung 8 Tarifzone 1 (Innenstadtbereich) und Tarifzone 2 für Parkgebühren in Karlsruhe	25
Abbildung 9 Legalisiertes Gehwegparken	32
Abbildung 10 Neumarkierung von bestehendem Gehwegparken	32
Abbildung 11 Sensorik auf Parkständen	34
Abbildung 12 Parkleitsystem	36
Abbildung 13 Lastenradtaugliche Anlehnbügel	39
Abbildung 14 Freihalten von Sichtfeldern an Knotenpunkten	41
Abbildung 15 Abstellfläche E-Scooter	42
Abbildung 16 Deutschlands Carsharing-Hauptstadt (bcs, 2024)	44
Abbildung 17 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum	44
Abbildung 18 Scan Fahrzeug	48
Abbildung 19 Ladezone	51
Abbildung 20 VZ 230 Ladebereich (StVO, 2013)	53
Abbildung 21 Pilotprojekt Wirtschaftsparkplätze in Bonn (Stadt Bonn, 2026)	54

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Gebühren nach Tarifzonen und Parkdauer	26
Tabelle 2 Kurzübersicht der Maßnahmen inklusive Handlungsempfehlungen aus dem Park.Raum.Dialog	62
Tabelle 3 Maßnahmenvorschläge aus dem Park.Raum.Dialog, die nicht in das nachhaltige Parkraumkonzept aufgenommen wurden	68

Abkürzungsverzeichnis

BEKI	Belieferungs- und Erschließungskonzept Innenstadt
B+R	Bike and Ride
E-LIS	E-Ladeinfrastruktur
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GBA	Gartenbauamt
GIS	Geoinformationssystem
IQ	IQ-Arbeitsweise der Stadt Karlsruhe; innovativ und quervernetzt
KEP-Dienste	Kurier-Express-Paket-Dienste
Kfz	Kraftfahrzeug
KSK	Klimaschutzkonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
NVP	Nahverkehrsplan
OA	Ordnungs- und Bürgeramt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖRMI	Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PfaM	Karlsruher Programm für Aktive Mobilität
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
StplA	Stadtplanungsamt
StrG BW	Straßengesetz für Baden-Württemberg
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TBA	Tiefbauamt
TRK	Technologieregion Karlsruhe
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VZ	Verkehrszeichen

1 Einführung

Mit dem vorliegenden nachhaltigen Parkraumkonzept verfügt die Stadt Karlsruhe erstmals über eine stadtweite strategische Grundlage für den zukünftigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Das Konzept versteht Parkraummanagement dabei nicht ausschließlich als Steuerung des ruhenden Verkehrs, sondern als Instrument zur Gestaltung sozial gerechter, lebenswerter, sicherer und klimaangepasster Stadträume. Folgende Maßnahmen sind Teil des Parkraumkonzepts:

011010 110001 Digitales 01	Digitalisierung Parkraum Seite 17	 Sichtfelder 10	Sichtfelder an Knotenpunkten & Querungsstellen Seite 40
P Bewohner 02	Bewohnerparken Seite 20	 11	Abstellflächen für E-Scooter Seite 42
€ Anpassung 03	Anpassung Gebührensatzungen Seite 25	 Carsharing 12	Carsharing Seite 44
 Tagesticket 04	Ausweitung von Bewirtschaftung mit Tagestickets Seite 28	 Lade-Infra 13	E-Ladeinfrastruktur Seite 46
B + R P + R 05	Park and Ride & Bike and Ride Seite 30	 Kontrollen 14	Parkraumkontrollen Seite 47
 06	Nachjustierung Gehwegparken Seite 32	 Ladezone 15	Liefer- und gewerbliche Verkehre/ Ladezonen Seite 51
 Sensorik 07	Sensorik auf Parkständen Seite 34	 16	Kommunikationsstrategie & Sensibilisierung Seite 55
 08	Parkbauten Seite 36	 Stakeholder 17	Verstetigung bestehender Runden Seite 57
 09	Fahrradparken Seite 38	 Fördermittel 18	Fördermittel Seite 58

Kurzübersicht aller Maßnahmen ab S. 62 [Anhang]

	9 Fahrradparken	2.1 geordnete Abstellplätze für Fahrräder	Eine kontinuierliche Erhöhung bedarfsgerechter Abstellkapazitäten wird bereits umgesetzt und soll weiter vorangetrieben werden.	☒ StplA ☐ TBA ☐ OA
		Wettergeschützte, sichere Abstellanlagen bei wichtigen Zielen einrichten – nicht zulasten von Gehwegflächen.		Gartenbauamt

☒ Priorität
☐ Realisierungshorizont

Das vorliegende Konzept ist in acht Kapitel gegliedert. Nach der Einführung werden zunächst die Ausgangslage und die methodische Bearbeitung erläutert. Anschließend folgen die Einordnung in bestehende Konzepte, die Analyse des Parkraums sowie das Handlungskonzept mit den einzelnen Maßnahmen, bevor das weitere Vorgehen und ein Ausblick dargestellt werden. Im Anhang befindet sich eine Kurzübersicht aller Maßnahmen.

2 Ausgangslage und Bearbeitung

2.1 Anlass und Zielsetzung

Der öffentliche Raum stellt in städtischen Gebieten ein knappes und zugleich stark nachgefragtes Gut dar. Daraus ergeben sich vielfältige Zielkonflikte, da Flächen sowohl für den ruhenden Verkehr als auch für den fließenden Kfz-Verkehr, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den Fuß- und Radverkehr sowie für Aufenthalts- und Gestaltungsfunktionen benötigt werden.

Um diesem Spannungsfeld zu begegnen, bedarf es einer stadtweiten, konzeptionellen Herangehensweise mit klarer Priorisierung. Mit der Erarbeitung dieses nachhaltigen Parkraumkonzepts und -managements möchte die Stadt Karlsruhe die Aufgabe wahrnehmen, die knappe Ressource des öffentlichen Raumes möglichst effizient, zielgerichtet und ausgewogen zu gestalten. Ein Parkraumkonzept ist ein strategisches Fachkonzept zur Steuerung des ruhenden Verkehrs. Es beschreibt den Bestand, analysiert Probleme und definiert Ziele sowie Maßnahmen für Parken im öffentlichen Raum und in Parkbauten. Das Konzept richtet sich hierbei an alle, die den öffentlichen Raum nutzen und dient der Stadtverwaltung als richtungsweisende Grundlage für das zukünftige Parkraummanagement.

Die Maßnahmen des Parkraummanagements stellen ein zentrales Instrument dar, das nicht nur der Organisation des ruhenden Verkehrs dient, sondern zugleich maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, die Lebensqualität, die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrssteuerung aller Verkehrsarten ausübt. Hierbei sollen die unterschiedlichen Zielgruppen – darunter Bewohnende, Lieferverkehre, Gewerbetreibende, Kundinnen und Kunden, Besuchende sowie Pendelnde – mit ihren jeweiligen Anforderungen und Nutzungsansprüchen berücksichtigt werden.

Durch die gezielte Steuerung und Verteilung von Flächen können weiterhin Anreize geschaffen werden, Kfz-Verkehr zu vermeiden oder auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verlagern. Hierzu zählen insbesondere die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV gemäß den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Karlsruhe. Der nicht vermeidbare Kfz-Verkehr soll stadtverträglich gestaltet werden. In diesem Zusammenhang leistet ein wirksames Parkraummanagement einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende sowie zur Erreichung der bestehenden Klimaschutzziele.

Nutzungen des öffentlichen Raums unterliegen einem stetigen Wandel. Im Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern sowie in politischen Diskussionen zeigt sich immer wieder, wie vielfältig die Nutzungsansprüche sind. Der häufig diskutierte Begriff „Parkdruck“ beschreibt eine hohe Nachfrage nach Parkmöglichkeiten und wird häufig unterschiedlich interpretiert. Dies vermittelt oft den subjektiven Eindruck, dass ein Mangel an Parkmöglichkeiten besteht, obwohl die Ursachen häufig in Nutzungskonflikten oder Defiziten bei der Bewirtschaftung und Steuerung des Parkraums liegen. Auf der anderen Seite steht jedoch der zur Verfügung stehende Straßenraum, dessen Fläche in der Regel unverändert bleibt. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, muss der öffentliche Raum gestaltet, effektiv gesteuert und gegebenenfalls neu verteilt werden.

Insbesondere in innenstadtnahen Quartieren wird angestrebt, das Kfz-Parken verstärkt vom öffentlichen Straßenraum in den privaten Raum wie beispielsweise geeignete Parkbauten zu verlagern. Diese Zielsetzung knüpft an bestehende strategische Konzepte der Stadt an und ermöglicht es, Verkehre gezielt zu lenken. Durch die Steuerung und örtliche Bündelung von Parkvorgängen kann der Parksuchverkehr reduziert und damit verbundene negative Auswirkungen wie Luftschadstoffe und Lärmemissionen minimiert werden. Die Erreichbarkeit zentraler Funktionen wie Einzelhandel, Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen muss dabei weiterhin gewährleistet bleiben, wobei auch Aspekte der Barrierefreiheit eine wesentliche Rolle spielen. Werden Flächen frei, die zuvor dem ruhenden Verkehr zur Verfügung standen, so können diese umgenutzt werden. Je nach Bedarf sind hier beispielsweise Flächen für Aufenthalt, Entsiegelung und Begrünung einschließlich der Schaffung von Baumstandorten, die Ausweitung von Geh- beziehungsweise Radwegen oder Freiflächen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Barrierefreiheit denkbar. Nicht zuletzt aus Gründen der Unterhaltung sind dabei bauliche Umgestaltungen gegenüber nicht baulichen Einrichtungen vorzuziehen. Die Ansprüche müssen im Einzelfall je nach Nutzungen und Strukturen im Quartier abgewogen werden.

2.2 Bearbeitungsweise

Das Parkraumkonzept wurde im Rahmen des städtischen IQ-Zukunftsprojekts „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“ erstellt. Das Kernteam der Bearbeitung bildete hierbei federführend das Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit dem Ordnungs- und Bürgeramt sowie dem Tiefbauamt.

Park.Raum.Dialog

Im Vorfeld zur Erstellung des Konzepts hat die Stadt Karlsruhe 2024/2025 am Park.Raum.Dialog teilgenommen. Der Park.Raum.Dialog ist ein Angebot des Landes Baden-Württemberg. In diesem standardisierten Verfahren werden die lokale Parkraumpolitik im Rahmen eines partizipativen Verfahrens bewertet, mögliche Lösungsansätze diskutiert und passende Maßnahmen abgeleitet.

Durchgeführt wird dieser Prozess von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Es gab insgesamt zwei Workshops mit Teilnehmenden aus der Verwaltung, von Institutionen, Interessensverbänden und Bürgervereinen. Im ersten Workshop wurde das derzeitige Parkraummanagement in Karlsruhe zunächst analysiert. Im Anschluss hat die NVBW aus den gesammelten Ideen Vorschläge erarbeitet. Diese wurden im zweiten Workshop diskutiert und ergänzt. Die daraus entstandenen Handlungsempfehlungen wurden der Stadtverwaltung in Form eines Abschlussberichts übergeben (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025a).

Die Stadt Karlsruhe hat die Teilnahme am Park.Raum.Dialog erfolgreich abgeschlossen. Im Oktober 2025 wurde der Abschlussbericht im Planungsausschuss vorgestellt sowie das Zertifikat (siehe Abbildung 1) in einem Pressetermin übergeben. Die Handlungsempfehlungen aus dem Abschlussbericht der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg gliedern sich in die fünf Themenbereiche

- Stadtweites, integriertes Parkraumkonzept
- klimafreundliche Mobilität unterstützen
- Parkraumkontrolle verbessern
- Liefer- und gewerbliche Verkehre
- Kommunikation



Abbildung 1 Zertifikat Park.Raum.Dialog

Da diese Maßnahmenvorschläge noch nicht auf Umsetzbarkeit geprüft waren, stellten sie einen Ausgangspunkt für dieses Parkraumkonzept von der Stadtverwaltung dar. Die Maßnahmen wurden bewertet, konkretisiert und priorisiert. Je nach Ergebnis wurden sie in dieses Konzept aufgenommen. Maßnahmen, die von der Stadtverwaltung aus verschiedensten Gründen abgelehnt wurden, befinden sich mit entsprechender Prüfung und Begründung im Anhang dieses Konzepts.

Weiteres Vorgehen im Anschluss an den Park.Raum.Dialog

Die Konzepterstellung wurde durch Beteiligungsformate begleitet. Nach der Berücksichtigung der verschiedensten Interessen und Anforderungen der Stakeholder beim Park.Raum.Dialog wurden die Handlungsempfehlungen in verschiedenen verwaltungsinternen, amtsübergreifenden Arbeitsgruppen abgestimmt.

Das Vorgehen der Konzepterstellung zwischen Park.Raum.Dialog und Beschluss des Konzeptes zeigt folgende Abbildung 2.



Abbildung 2 Vorgehen der Konzepterstellung

Nach Beschluss des stadtweiten Parkraumkonzepts soll dieses in einzelne Umsetzungskonzepte auf den Maßstab der Quartiersebene überführt und umgesetzt werden (vergleiche Kapitel 7, siehe Abbildung 3). Die konzeptionelle Betreuung und Koordinierung dieser Umsetzungskonzepte stellen für das Stadtplanungsamt und weitere beteiligte Ämter eine Daueraufgabe dar, da diese die Grundlagen und Voraussetzung für die Anordnungen des Ordnungs- und Bürgeramtes sowie für die Umsetzung durch das Tiefbauamt bilden. Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen variiert je nach Priorität und daraus folgend zur Verfügung gestellten personellen und finanziellen Ressourcen. Werden diese Ressourcen eingeschränkt und nicht dauerhaft bereitgestellt, können Maßnahmen zwar weiterhin umgesetzt werden, jedoch mit entsprechend längeren Realisierungszeiträumen oder in einem geringeren Umfang. Eine verlässliche und langfristige Ressourcenplanung trägt daher wesentlich dazu bei, die angestrebten Ziele des Parkraumkonzepts zu erreichen.

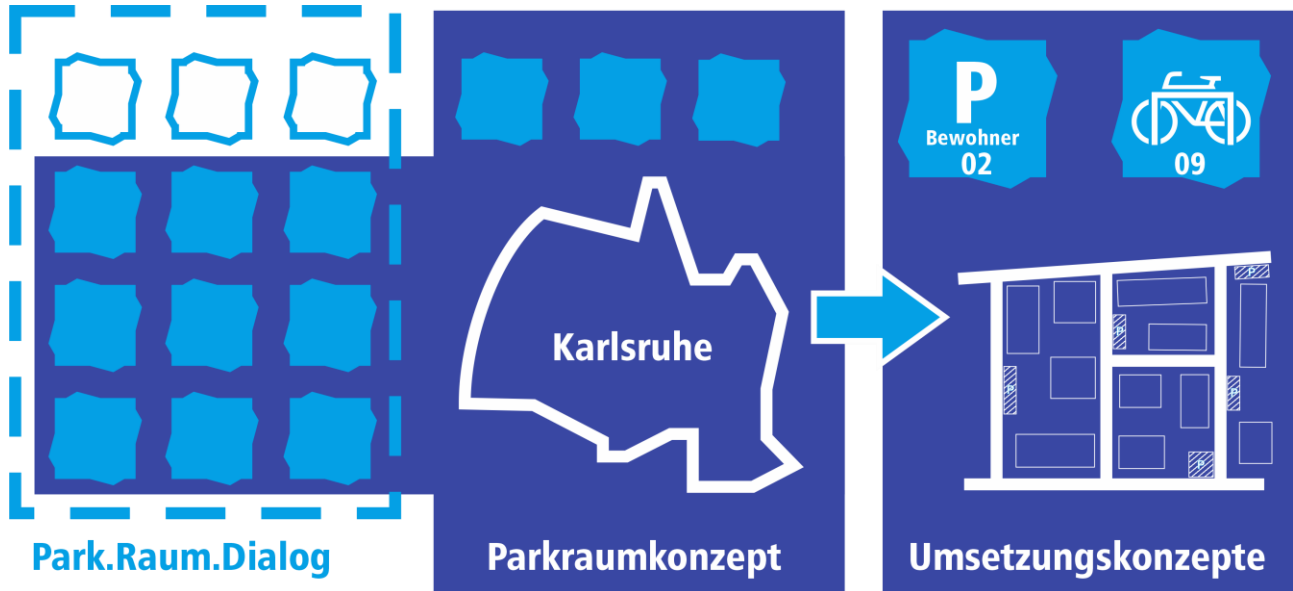


Abbildung 3 Prozess Park.Raum.Dialog, Parkraumkonzept, Umsetzungskonzepte

3 Übergeordnete Grundsätze und Einordnung in bestehende Konzepte

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe hat bereits mehrere Konzepte beschlossen, aus denen sich Teilaspekte auf die Zielfindung für ein Parkraumkonzept auswirken. Diese Teilaspekte sollen als Leitgedanken in das Parkraumkonzept einfließen. Die wichtigsten Grundsätze auf Basis der aktuellen Beschlusslage sind:

- **Verkehrsentwicklungsplan (VEP):**
Der VEP ist das oberste Leitkonzept zur Verkehrsplanung in Karlsruhe und legt grundlegende Ziele und Handlungsfelder fest. Das Ziel ist unter anderem, den Umweltverbund auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu steigern. Der VEP befindet sich derzeit in Fortschreibung. Nach dessen Fertigstellung ist die aktualisierte Fassung gültig.
- **Programm für Aktive Mobilität:**
Das Programm für Aktive Mobilität verfolgt eine Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums, eine konsequente Förderung der Aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie die Förderung von Innovationen. Insbesondere die Konkretisierung des Programms mit dem „Aktionsplan Fußverkehr“ beinhaltet in einigen Teilbereichen Überschneidungen zum Parkraummanagement und wird deshalb eng mit dem Parkraumkonzept verknüpft.
- **Klimaschutzkonzept (KSK):**
Das KSK bildet die Basis, um die Klimaneutralität in der gesamten Stadt zu erreichen. Maßnahmen, wie die Schaffung stellplatzfreier Bereiche und Quartiere im öffentlichen Raum (KSK D 1.3), der Ausbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (KSK D 3.3) oder der Ausbau von Radabstellanlagen (KSK D 4.3) wirken sich unmittelbar auf den Parkraum aus.
- **Öffentlicher Raum Mobilität Innenstadt (ÖRMI):**
Das IQ-Leitprojekt ÖRMI ist ein richtungsweisendes Konzept für die Ausgestaltung der öffentlichen Räume und für die Mobilität in der Innenstadt. Das Projekt beinhaltet die drei Ziele „Platz für mehr ...Leben, ...Grün und ...gesunde Mobilität“ in der Stadt sowie das daraus folgende Unterziel, das On-Street Parken (Parken im öffentlichen Straßenraum, an oder auf der Fahrbahn) auf ein verträgliches Minimum zu reduzieren.
- **Nahverkehrsplan (NVP):**
Der NVP legt die gesamten Rahmenbedingungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fest. Einerseits wirkt sich die angestrebte Verknüpfung der Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf den Parkraum aus – so verringert ein Ausbau des ÖPNV den Parkraumbedarf. Andererseits hat der Parkraum und die damit einhergehende Flächenverfügbarkeit Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten.
- **Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur:**
Das Rahmenkonzept unterstützt den Ausbau der Elektromobilität als Baustein der Verkehrswende und zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040. Die Ladesäulen befinden sich in der Regel auf oder neben Parkständen und haben damit direkten Einfluss auf den Parkraum.
- **Entsiegelungskonzept Innenstadt:**
Das Entsiegelungskonzept verfolgt das Ziel, versiegelte Flächen in der Karlsruher Innenstadt gezielt zu identifizieren und schrittweise klimaangepasst umzubauen. Im öffentlichen Raum entfällt zwar nur ein vergleichsweise kleiner Flächenanteil der versiegelten Flächen auf Parkplätze (5,7 Prozent), dafür bieten sie Potenzial für (Teil-)Entsiegelungen, sofern beispielsweise die Barrierefreiheit gewährleistet bleibt.
- **Belieferungs- und Erschließungskonzept Innenstadt:**
Das BEKI definiert die ordnungsrechtlichen und teilweise infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Belieferung und die Erschließung der innerstädtischen Fußgängerbereiche. In der Fußgängerzone besitzt der Fußverkehr und die Aufenthaltsfunktion Vorrang. Gleichzeitig sind andere Verkehrsarten in begrenztem Umfang für Erschließungs- und Belieferungszwecke zuzulassen. In BEKI werden die bestehenden Regelungen überprüft und angepasst. Insbesondere eine priorisierte Belieferung mit Lastenrädern soll aufgenommen werden, die indirekt Auswirkungen auf die Parkraumauslastung oder Nachfrage nach Ladezonen haben kann.

Die Bearbeitung des IQ-Projekts „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“ wurde 2023 im Planungsausschuss beschlossen. Damit einher ging der Beschluss zur Erstellung dieses Konzeptes sowie einer stadtweiten Grobanalyse des öffentlichen Parkraums.

4 Geltungsbereich

Das vorliegende Parkraumkonzept setzt einen strategischen Rahmen auf gesamtstädtischer Ebene für den öffentlichen sowie teilweise öffentlich zugänglichen Raum. Der Geltungsbereich ist in Abbildung 4 dargestellt. Es werden keine detaillierten Festlegungen für einzelne Straßenräume oder Quartiere getroffen. Die Konkretisierung mit räumlich, fachlich und rechtlich vertiefter Ausarbeitung von Maßnahmen erfolgt in Umsetzungskonzepten zu einem späteren Zeitpunkt.

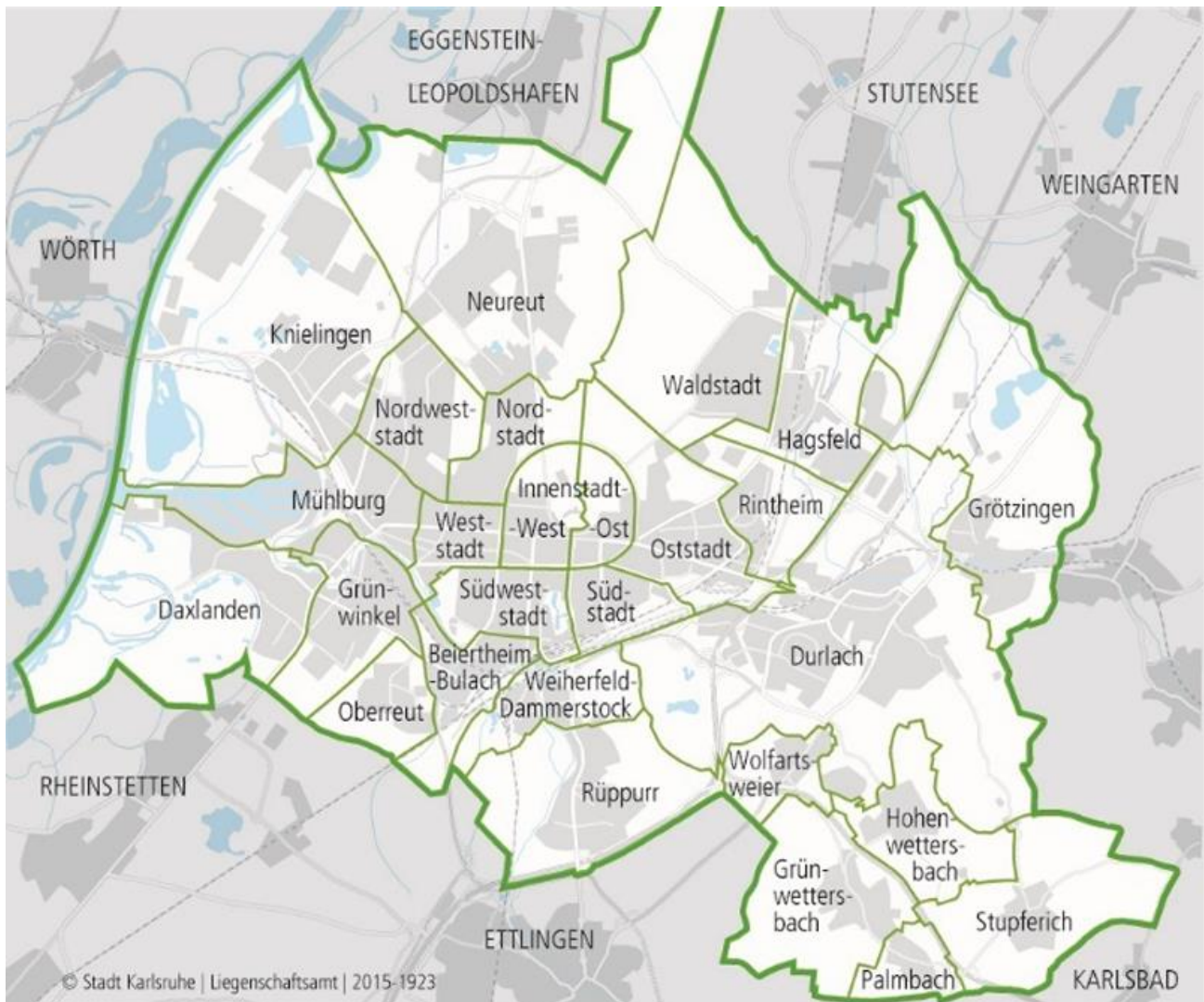


Abbildung 4 Geltungsbereich (Liegenschaftsamt der Stadt Karlsruhe)

5 Analyse

5.1 Erkenntnisse aus dem Park.Raum.Dialog

Die Online-Umfrage sowie die beiden Workshops im Rahmen des Park.Raum.Dialog lieferten einen guten Einblick in die Bewertung des aktuellen Parkraummanagements der Stadt Karlsruhe über verschiedenste Ämter und Stakeholder hinweg. Es zeigte sich, dass Karlsruhe das Themenfeld bereits aktiv bearbeitet, jedoch Spielraum für weitere Maßnahmen gesehen wird.

Die Analyse zeigt, dass die Herausforderungen im ruhenden Kfz-Verkehr weniger durch einen Mangel an Stellplätzen als vielmehr durch deren Nutzung, Verteilung und Steuerung entstehen. Insbesondere in innenstadtnahen Quartieren und Bereichen mit hoher Nutzungsdichte kommt es im öffentlichen Raum regelmäßig zu einer hohen Parkraumauslastung und Nutzungskonflikten, obwohl gleichzeitig in Parkhäusern und Tiefgaragen häufig noch freie Kapazitäten vorhanden sind. Dies deutet auf eine ungleiche Verteilung der Nachfrage zwischen dem Parken im öffentlichen Straßenraum und dem Parken in Parkbauten hin. Gleichzeitig bestehen Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen. Hierzu zählen insbesondere Konflikte zwischen Bewohnenden, Liefer- und Wirtschaftsverkehren sowie Besuchenden. In Geschäftsbereichen und dicht bebauten Quartieren konkurrieren diese Nutzungen um die begrenzt verfügbaren Flächen im öffentlichen Raum.

Hinzu kommen Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsarten. Verbotswidrig parkende Fahrzeuge beeinträchtigen die Verkehrssicherheit, insbesondere wenn in Sichtfeldern von Kreuzungsbereichen oder an Querungsstellen des Fußverkehrs geparkt wird, oder auch den ÖPNV im laufenden Verkehr. Darüber hinaus entstehen Nutzungskonflikte zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem ruhenden Radverkehr, beispielsweise durch fehlende Flächen für Radverkehrsanlagen oder Fahrradabstellanlagen. Nicht zuletzt schränkt das Parken von sowohl Fahrzeugen als auch Fahrrädern auf Gehwegen die Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der Fußverkehrsinfrastruktur ein. Verbesserungsmöglichkeiten ergeben sich hierbei neben der bedarfsgerechten Verkehrsplanung vor allem durch eine effektive Parkraumkontrolle.

Im Handlungsfeld Klimaanpassung im Verkehr wurde insbesondere das Potenzial zur Umnutzung von Flächen betrachtet, das sich durch ein effizientes und gerechtes Parkraummanagement ergibt. Speziell der Förderung der blau-grünen Infrastruktur, dem Ausbau von E-Ladeinfrastruktur sowie der Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch mehr Grün, Mobiliar sowie Fahrradständer wurde eine hohe Bedeutung von den Teilnehmenden des Park.Raum.Dialog beigemessen.

Weiteres Potenzial wurde von den Stakeholdern unter anderem in der Verbesserung folgender Punkte gesehen (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025a):

- Mehr Park and Ride (P+R) an ÖPNV-Haltestellen
- ÖPNV verbessern/Umweltverbund muss günstiger als Parken sein
- Klimafreundliche/Aktive Mobilität fördern
- Bessere Kommunikation mit allen Beteiligten
- Geordnetes Abstellen von E-Scootern (insbesondere in der Innenstadt)
- Dauerhaftes Parken von Wohnmobilen begrenzen
- Errichtung eines Fahrradparkhauses/Mikro-Fahrradparkhäusern in leerstehenden Gebäuden
- Regelungen während des Ladevorgangs von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie deren Ausbau
- Effektive Parkraumkontrollen zu jeder Tages- und Nachtzeit sicherstellen, insbesondere an Schwerpunkten

Die Notwendigkeit einer flächendeckenden, stadtweiten und einheitlichen Datengrundlage zum öffentlichen Parkraum und zur Parkraumauslastung, die bislang nicht vorliegt, wurde bereits im Park.Raum.Dialog deutlich. Vorhandene Daten stehen lediglich punktuell zur Verfügung. Der Aufbau einer belastbaren Datengrundlage ist jedoch eine wesentliche Voraussetzung für fachlich fundierte Planungen und Entscheidungen, beispielsweise bei der Ausweitung von Bewohnerparkzonen, der Bewertung verkehrlicher Auswirkungen von Bauvorhaben sowie der Einführung und Weiterentwicklung digitaler Parkraumkontrollen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Herausforderungen des Parkraummanagements in Karlsruhe vor allem auf konkurrierende Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum, eine teilweise unausgewogene Verteilung der Parkraumnachfrage sowie Defizite bei der Einhaltung bestehender Regelungen zurückzuführen sind. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, den vorhandenen Parkraum gezielter zu steuern und die verfügbaren Flächen entsprechend ihrer jeweiligen Funktion effizienter zu nutzen.

5.2 Bestandssituation und aktuelle Bewirtschaftung

Nachfolgend wird ein Überblick über die wesentlichen bestehenden Regelungen und bereits etablierten Instrumente des Parkraummanagements in Karlsruhe dargestellt. Vertiefende Informationen und Bewertungen erfolgen im Rahmen der einzelnen Maßnahmen des Handlungskonzepts (vergleiche Kapitel 6). Eine umfassende Bestandsanalyse des Parkraums ist derzeit nur eingeschränkt möglich, da bislang keine flächendeckende digitale Datengrundlage zu Stellplatzangebot und Parkraumauslastung vorliegt. Der Aufbau eines digitalen Parkraumkatasters sowie die Erhebung von Auslastungsdaten stellen daher selbst eine Maßnahme dieses Konzepts dar und bilden die Grundlage für zukünftige, vertiefende Analysen und Entscheidungen.

Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum

In Karlsruhe werden öffentliche Stellplätze in vielen Bereichen bereits bewirtschaftet. Im Bereich der Innenstadt gibt es keinen öffentlichen, unbewirtschafteten Parkstand. Dabei kommen unterschiedliche Parkregelungen zum Einsatz, darunter Parkscheinautomaten, Parken mit Parkscheibe oder Bewohnerparkausweis sowie Mischformen aus Bewohner- und Kurzzeitparken. Die konkrete Ausgestaltung unterscheidet sich je nach Gebiet und den dort vorherrschenden Nutzungsanforderungen. Grundsätzlich verfolgt die Stadt das Ziel, den vorhandenen Parkraum so zu steuern, dass sowohl die Interessen der Bewohnenden als auch die Anforderungen von Einzelhandel, Dienstleistungen und Besucherverkehren berücksichtigt werden. Bestehende Regelungen sowie angedachte Maßnahmen werden im Handlungskonzept (vergleiche Kapitel 6) unter den Maßnahmen 3.a und 4 genauer erläutert.

Parkhäuser und Tiefgaragen

Karlsruhe verfügt insbesondere im Innenstadtbereich über ein dichtes Netz an Parkhäusern und Tiefgaragen. Diese Parkierungsanlagen spielen insbesondere bei der Aufnahme von Langzeitparkern eine entscheidende Rolle und haben an normalen Werktagen in der Regel eine maximale Auslastung von unter 50 Prozent. Die strategische Zielrichtung, Parksuchverkehr zu reduzieren und Parken stärker in Parkbauten zu bündeln, findet sich bereits in mehreren kommunalen Planungen wieder.

Parkleitsystem

Karlsruhe verfügt über ein Parkleitsystem für die Innenstadt, welches Verkehrsteilnehmende zu Parkhäusern und größeren Parkierungsanlagen führt. Die Parkhäuser sind über die Wegweisung im Stadtgebiet ausgeschildert. Das System dient insbesondere dazu, Parksuchverkehre zu reduzieren und freie Kapazitäten in Parkhäusern besser nutzbar zu machen. Die Auslastungsdaten sind über die städtische Homepage einsehbar.

Bewohnerparken

In vielen Bestandsquartieren wurden Wohngebäude zu einer Zeit errichtet, in der nur wenige oder keine privaten Stellplätze vorgesehen waren. Dadurch besteht heute teilweise ein Mangel an Stellplätzen auf privaten Grundstücken, sodass Bewohnende verstärkt auf den öffentlichen Straßenraum angewiesen sind. Um die Parkplatzsuche für Bewohnende zu erleichtern, hat die Stadt Karlsruhe derzeit 21 Bewohnerparkzonen im Stadtgebiet ausgewiesen (Stand: Juni 2026). In der jeweiligen Zone werden Bewohnende eines bestimmten Bereiches durch die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen bei der Vergabe von Parkmöglichkeiten gegenüber anderen Nutzenden bevorzugt. Für Bewohnerparkausweise erhebt die Stadt derzeit eine Gebühr von 360 Euro pro Jahr. Ein Bewohnerparkausweis begründet keinen Anspruch auf einen konkreten und freien Stellplatz. Bestehende Regelungen sowie angedachte Maßnahmen werden im Handlungskonzept (vergleiche Kapitel 6) unter der Maßnahme 2 genauer erläutert.

Projekt „Faires Parken“

Ein wesentlicher Baustein der aktuellen Ordnung des ruhenden Verkehrs war das Projekt „Faires Parken“. Im Zuge dessen wurde das bis 2019 vielfach praktizierte Gehwegparken überprüft und entweder legalisiert oder aufgehoben, wo keine rechtssichere Legalisierung möglich war. Im Mittelpunkt standen dabei die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten und Rettungswege sowie eine intensive Bürgerbeteiligung während der rund zweijährigen Umsetzungsphase ohne Umbau. Das Projekt war und ist Grundlage für viele weiteren Schritte im Parkraummanagement.

Lieferverkehr und Ladezonen

Ladebereiche sind bereits Bestandteil des Stadtbildes und werden bei allen Verkehrsplanungen sowie innerhalb von Bewohnerparkzonen bedarfsgerecht berücksichtigt. Für gewerbliche Nutzungen bestehen weiterhin eine Vielzahl an Ausnahmegenehmigungen, um die Erreichbarkeit von Betrieben und Dienstleistungen sicherzustellen. Bestehende Regelungen sowie angedachte Maßnahmen werden im Handlungskonzept (vergleiche Kapitel 6) unter der Maßnahme 15 genauer erläutert.

Carsharing-Stellplätze

Carsharing wird in Karlsruhe bereits aktiv eingebunden. Neben einer Free-Floating-Flotte aus Fahrzeugen ohne feste Stationen sind eine Vielzahl an öffentlichen Parkständen der Nutzung von stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen vorbehalten. In mehreren Bewohnerparkzonen wurden Sonderstellplätze für Carsharing-Fahrzeuge ausgewiesen. Beispiele hierfür finden sich in der Oststadt, Innenstadt und Weststadt. Bestehende Regelungen sowie angedachte Maßnahmen werden im Handlungskonzept (vergleiche Kapitel 6) unter der Maßnahme 12 genauer erläutert.

6 Handlungskonzept

Maßnahme 1 – Digitalisierung Parkraum

		▪ Stadtplanungsamt ▪ Ordnungs- und Bürgeramt ▪ Tiefbauamt ▪ Liegenschaftsamt	 Hohe Priorität	 Zeitnahe Realisierung
---	---	--	---	--

Schrittweise wird für das gesamte Stadtgebiet ein Parkraumkataster erstellt. Dieses digitale Kataster stellt eine zentrale Grundlage für die Umsetzung der Maßnahmen dieses Konzeptes und ein zukunftsfähiges Parkraummanagement dar. Zusätzlich wird in ausgewählten Stadtteilen eine Parkdruckerhebung durchgeführt. Der politische Beschluss für diese Maßnahme liegt bereits vor.

Maßnahmenbeschreibung

Trotz der Präsenz des Themas Parken und wiederkehrenden Diskussionen über Parkraumangel gibt es in Karlsruhe bisher nur vereinzelte Daten darüber, wie viele Parkstände (gebaute Parkierung und On-Street-Parken) tatsächlich im öffentlichen Raum vorhanden sind. Um eine zukunftsfähige Datengrundlage zu entwickeln, wird der öffentliche Parkraum mittels GIS-basierter Erhebungen in Form von Polygonen digitalisiert und eine Kapazität hinterlegt. Die digitale Datengrundlage des Parkraums bietet sowohl für die Stadtverwaltung als auch die Bürgerinnen und Bürger Vorteile. Diese lassen sich in verschiedene Bereiche gliedern:

- **Digitalisierung und Analyse:**
Um einen umfassenden Überblick über den Parkraum in Karlsruhe zu erhalten, ist eine einheitliche, aktuelle und jederzeit verfügbare digitale Datengrundlage unerlässlich.
- **Grundlage für konzeptionelle Planungen:**
Die Einsatzgebiete erstrecken sich in der Verkehrs- und Stadtplanung von der Auswirkungsabschätzung von Parkraumbewirtschaftung oder Baumaßnahmen bis hin zur Identifikation von Flächen, die für eine Umnutzung geeignet sind. Die Bilanzierung von öffentlichen Parkständen ist vielfach planerische Grundlage des Stadtplanungsamtes. Sie wird unter anderem für die Ausweitung von Bewohnerparkzonen (vergleiche Maßnahme 2.a), für Sanierungsgebiete sowie für weitere Straßenplanungen und städtebauliche Entwicklungen im Stadtgebiet von Karlsruhe benötigt.
- **Effizienz der Verwaltung:**
Durch eine GIS-basierte Digitalisierung trägt die Datengrundlage zur Wirtschaftlichkeit bei. Personalressourcen der Verwaltung können gezielter eingesetzt und Doppelarbeiten vermieden werden.
- **Transparenz:**
Als Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger wird die Darstellung der Daten im Mobilitätsportal angestrebt. So sollen Stellplatzanzahl sowie detaillierte Darstellungen von Bewohnerparkzonen ermöglicht werden. Bei gezieltem Einsatz können Parksuchverkehre gesteuert werden.
- **Grundlage für digitale Parkraumkontrolle:**
Die Datengrundlage wird zukunftsfähig erhoben, damit diese für eine zukünftige digitale Parkraumkontrolle verwendet werden kann. Ohne ein digitales Parkraumkataster ist die Verkehrsüberwachung mittels Scan Fahrzeuge nicht möglich (vergleiche Maßnahme 14.b).

Die Bestandsaufnahme ist verwaltungsintern bereits in Bearbeitung. Zur Hilfe genommen werden bereits vorhandene Katasterdaten, der Datenbestand zu Bewohnerparkzonen sowie Luftbilder. Eine Vervollständigung erfolgt mittels der Auswertung von Street Smart Befahrungen von Cyclomedia.

Im ersten Schritt werden bestehende Bewohnerparkzonen sowie innenstadtnahe Gebiete kartiert (siehe Abbildung 5). Daraufaufgehend soll die Bestandsaufnahme auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden. Die Priorität liegt bei der Erhebung des Parkraumkatasters auf den öffentlichen und öffentlich zugänglichen Stellplätzen. Eine Erfassung privater Stellplätze wie Supermarktparkplätze kann zu einem späteren Zeitpunkt priorisiert werden.

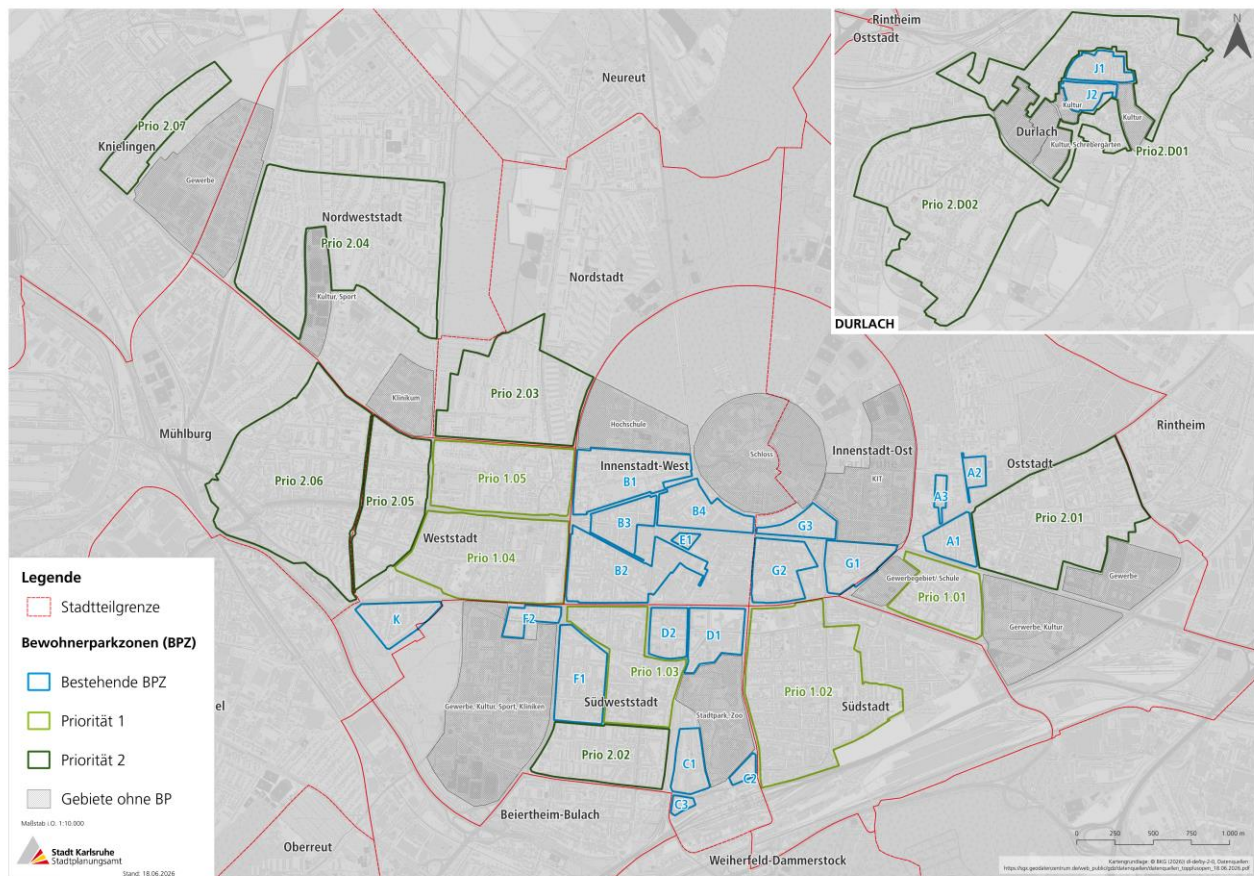


Abbildung 5 Priorisierung der Kartierung

Um die Datenqualität und den Austausch sicherzustellen, sind regelmäßige Aktualisierungen erforderlich. Die Datenpflege wird von der Stadtverwaltung durchgeführt und soll gemäß folgendem Ablauf in Abbildung 6 vorgenommen werden:

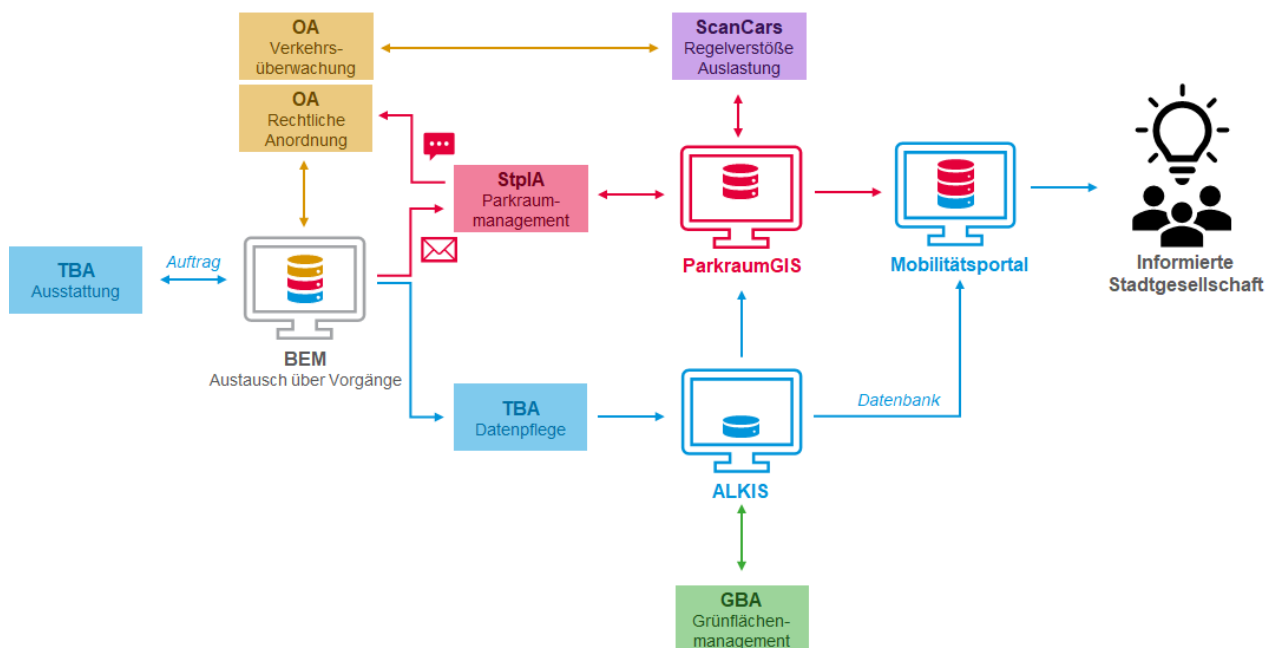


Abbildung 6 Workflow ParkraumGIS

Auf dieser Datengrundlage aufbauend wird eine grobe Parkdruckanalyse durchgeführt. Die Priorität liegt hierbei in Quartieren, die für die Neuausweisung von Bewohnerparkzonen infrage kommen (vergleiche Maßnahme 2.a). Die Erhebung von Auslastungsdaten dient dazu, Maßnahmen des Parkraummanagements fundiert zu priorisieren und belastbare Aussagen zur weiteren Umsetzung zu treffen. Sie sind eine wesentliche Grundlage für die rechtssichere Begründung sowie die Priorisierung bei der Neuausweisung von Bewohnerparkzonen. Darüber hinaus ermöglicht die Parkdruckerhebung, weitere Bedarfe – beispielsweise für Carsharing-Stellplätze oder Ladezonen – zu identifizieren. Die Durchführung einer stadtweiten Grobanalyse des öffentlichen Parkraumes wurde 2023 bereits im Rahmen des IQ-Leitprojekts „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“ politisch beschlossen.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt derzeit über die im Klimaschutzkonzept zur Verfügung stehenden Mittel unter der Maßnahme D 1.3 „Schaffung stellplatzfreier Bereiche und Quartiere im öffentlichen Raum“. Da die zur Verfügung stehenden Mittel begrenzt sind, kann die Erhebung nur stufenweise erfolgen und wird im Jahr 2026 und wenn nötig 2027 durchgeführt.

Maßnahme 2 – Bewohnerparken

Maßnahme 2.a – Ausweitung Bewohnerparken



- Stadtplanungsamt
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Tiefbauamt



Hohe Priorität

Mittelfristige
Realisierung

Um Parkraum als begrenzte Ressource aktiv zu managen, soll die Parkraumbewirtschaftung und insbesondere das Bewohnerparken im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten der StVO beispielsweise in Quartieren mit hohem Parkdruck schrittweise ausgeweitet beziehungsweise neu geordnet werden. Die Maßnahme ist durch Gebühreneinnahmen gegenfinanziert und kann zugleich als Maßnahme zur Reduzierung des privaten Pkw-Bestands aufgefasst werden. Die Dauer der Umsetzung hängt maßgeblich vom zur Verfügung stehenden Personal ab.

Dieses Konzept beschließt die grundsätzliche Ausweitung des Bewohnerparkens. Bei der Erstellung detaillierter Umsetzungskonzepte ist eine angemessene Beteiligung frühzeitig durchzuführen und der Gemeinderat zu informieren.

Maßnahmenbeschreibung

Im innenstadtnahen Bereich sowie in Durlach sind in Karlsruhe insgesamt 21 Bewohnerparkzonen ausgewiesen (Stand Juni 2026, siehe Abbildung 7). Mit dem Ziel, Bewohnenden in Quartieren mit hohem Parkdruck und ohne eigene Stellplätze Parkraum zur Verfügung zu stellen sowie konkurrierenden Nutzungsansprüchen zwischen Bewohnenden, Lieferverkehren, Gewerbetreibenden, sozialen Diensten, Kundinnen und Kunden, Besuchenden usw. gerecht zu werden, soll die Parkraumbewirtschaftung in Karlsruhe ausgeweitet werden. Dies betrifft insbesondere die Ausweitung von Bewohnerparkzonen.

Eine Neuordnung der 21 bestehenden Bewohnerparkzonen kann bei veränderten Rahmenbedingungen in Betracht gezogen werden. So wurden 2020 beispielsweise die Zonen B2 und B5 bereits zu einer großen Zone B2 zusammengelegt, um den Bewohnenden mehr Flexibilität bei der Parkplatzsuche zu ermöglichen.

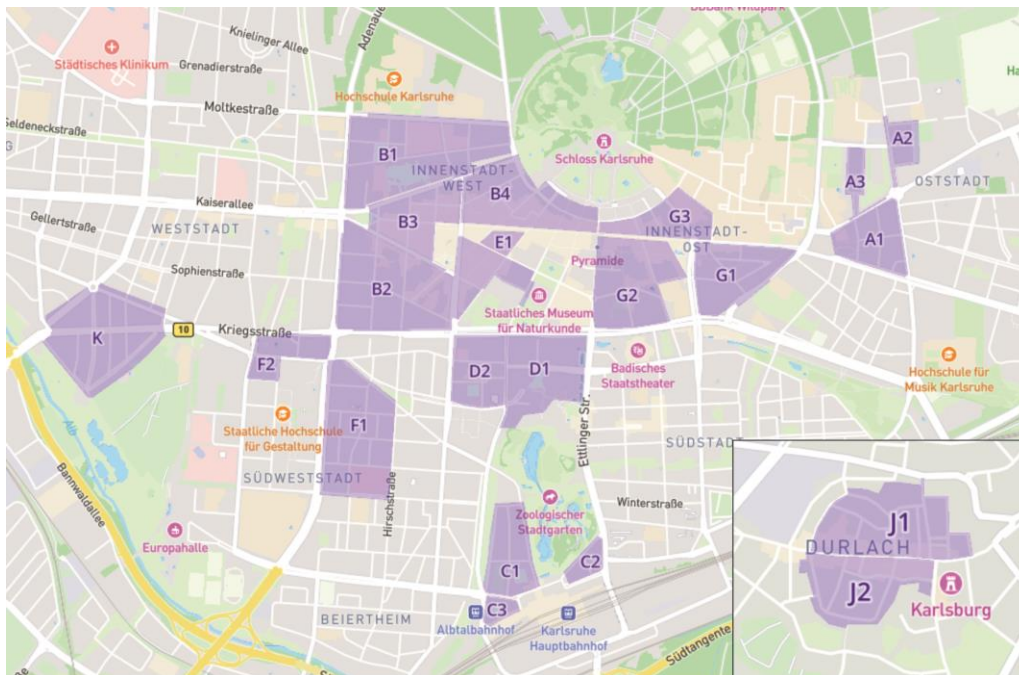


Abbildung 7 Darstellung der bestehenden/beschlossenen Bewohnerparkzonen im Mobilitätsportal der TRK (Stand Mai 2026)

Die Verwaltung legt eine Priorisierung für die schrittweise Ausweitung fest. Hierbei sollen rechtliche Möglichkeiten und Verdrängungseffekte von beispielsweise städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepten berücksichtigt werden. Grundlage der Priorisierung soll die Parkdruckanalyse sein, die im Anschluss zur Erstellung

des Parkraumkatasters aus Maßnahme 1 erhoben werden soll. Innenstadtnahe Quartiere und Stadtteilzentren/B-Zentren sind vorrangig zu betrachten.

Nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) der FGSV ergibt sich für eine rechtssichere Einordnung des Parkdrucks nachfolgende Untergliederung. Diese bezieht sich jeweils auf die Auslastung eines Quartiers, die in repräsentativen Erhebungen bei legalen, öffentlichen Parkständen erfasst wird:

- > 90 Prozent Auslastung - sehr hoher Parkdruck
- 80 bis 90 Prozent Auslastung - hoher Parkdruck
- 70 bis 80 Prozent Auslastung - mittlerer Parkdruck
- < 70 Prozent Auslastung - geringer Parkdruck
- < 60 Prozent Auslastung - kein Parkdruck

Einteilung und Abgrenzung der Zonen obliegen der Stadtverwaltung. Hierbei sollen bereits bestehende natürliche und städtebauliche Zäsuren berücksichtigt werden. Hierzu zählen Stadtteilgrenzen, Straßen mit Trennungswirkung, große Parkanlagen oder Bahntrassen.



Exkurs: rechtliche Rahmenbedingungen

Auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 27. Februar 2025 können Sonderparkberechtigungen für Bewohnende „aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs angeordnet werden in städtischen Quartieren, in denen ein erheblicher Parkraummangel besteht oder droht. Ein erheblicher Parkraummangel besteht, wenn die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf den öffentlichen Straßen in einem Gebiet im Durchschnitt zu mehr als 80 Prozent ausgelastet sind. Dabei kann nach Wochentagen und Tageszeiten differenziert werden. Ein erheblicher Parkraummangel droht, wenn aufgrund konkretisierter städtebaulich-verkehrsplanerischer Erwägungen zu erwarten ist, dass diese Schwelle in den nächsten Jahren überschritten werden wird (z. B. aufgrund der Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen in angrenzenden Gebieten, absehbarer Bauvorhaben, Reduktion von Parkmöglichkeiten).“ (VwV-StVO zu § 45, Rn. 29, 2025)

Die rechtlichen Rahmenbedingungen (Stand 06/2026) sehen vor, dass „innerhalb eines Bereiches mit Bewohnerparkvorrechten [...] werktags von 9 bis 18 Uhr nicht mehr als 50 Prozent, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 Prozent der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden [dürfen].“ (VwV-StVO zu § 45, Rn. 32, 2025). Die maximale Ausdehnung einer Bewohnerparkzone ist auf 1.500 Meter Durchmesser begrenzt.

Der Einführungserlass zur novellierten Straßenverkehrs-Ordnung 2024 des Ministeriums für Verkehr in Baden-Württemberg konkretisiert hierzu, „dass überall dort ein erheblicher Parkraummangel zu erwarten ist, wo ähnliche verkehrlich-städtebauliche Gegebenheiten sowie Besiedlungsstrukturen wie in üblichen Gebieten mit Bewohnerparken (in denen Parkdruck von zumindest 80 Prozent durch Erhebungen sicher nachgewiesen ist) vorherrschen. Weiter ist vor diesem Hintergrund davon auszugehen, dass ein erheblicher Parkraummangel in allen städtischen Gebieten mit Mischnutzung oder überwiegender Wohnnutzung droht, welche folgende weitere Merkmale aufweisen:

- Eine Dichte von mindestens 50 Einwohnern pro Hektar und
- Eine Dichte von mindestens 300 zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohnern in Kommunen mit einer Gesamteinwohnerzahl über 200.000 beziehungsweise über 400 zugelassenen Pkw in Kommunen mit einer geringeren Gesamteinwohnerzahl“ (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2026)

Die rechtlichen Handlungsspielräume für Bewohnerparkzonen sollen regelmäßig geprüft und nach Möglichkeit angewendet werden. Dies umfasst derzeit insbesondere die erweiterten Möglichkeiten der letzten Novelle der StVO und des fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), die bei positiver Prüfung für Bewohnerparkzonen genutzt werden sollen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, städtebauliche Konzepte wie ÖRMI als Grundlage für die Begründung zur Ausweitung von Bewohnerparkzonen für Stadtteile heranzuziehen, die an das Betrachtungsgebiet des Konzepts angrenzen.

Der konkrete Prozess der Neuausweisung sieht zunächst die Erarbeitung quartiersbezogener Umsetzungskonzepte durch das Stadtplanungsamt vor. Diese definieren die konkrete Ausgestaltung der Zonen und berücksichtigen vorhandene Nutzungsstrukturen in den Quartieren.

Da innerhalb einer Bewohnerparkzone tagsüber bis zu 50 Prozent und nachts bis zu 75 Prozent der Parkstände für Bewohner bevorrechtigt ausgewiesen werden dürfen (siehe Exkurs), soll bei den übrigen Parkständen die Ausweisung weiterer Bewirtschaftung überprüft werden – beispielsweise mit Parkschein, Parkscheibe oder durch Ausweisung von Sonderstellplätzen.

Im Zuge dieser Planungen soll eine moderate Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum geprüft werden (vergleiche Maßnahme 12). Betroffene Interessensverbände, Institutionen sowie Ortschaftsräte und Bürgervereine sollen frühzeitig im Prozess beteiligt werden. Nach verwaltungsinternen Abstimmungen, einschließlich Vor-Ort-Begehungen der beteiligten Ämter, und einer Information der Politik erfolgt die verkehrsrechtliche Anordnung durch das Ordnungs- und Bürgeramt. Wichtig ist hierbei eine begleitende Information der betroffenen Anwohnenden. Die bauliche Umsetzung und Unterhaltung übernehmen das Tiefbauamt.

Wie schnell eine Zone neu konzipiert und umgesetzt werden kann hängt von einer Vielzahl an Randbedingungen ab. Hierzu zählen die vorhandene Datengrundlage zu Stellplatzanzahl sowie Auslastung, der Umfang der Änderungen, die Größe der potenziellen neuen Bewohnerparkzone oder das zur Verfügung stehende Personal. Es ergibt sich die Schnittstelle zu Maßnahme 1 - Digitalisierung Parkraum, da bei vorhandenem Parkraumkataster Prozesse deutlich beschleunigt werden können. Die konzeptionellen Grundlagen können innerhalb weniger Tage erstellt werden, wenn keine umfangreichen Erhebungen zur Stellplatzanzahl und Erhebungen der Parkraumnachfrage zur rechtlichen Begründung notwendig sind. Für Beschaffung der Verkehrsausstattung und für die Umsetzung ist weiterhin ein Zeitraum von circa drei Monaten einzuplanen.

Die Maßnahme birgt Potenzial für hohe Einnahmen, die bereits ab 2028 im Haushalt hinterlegt sind. Es handelt sich um zusätzliche Beträge zwischen 1,2 und 2,4 Millionen Euro pro Jahr. Damit die Parkraummanagement-Maßnahme zielführend ist, muss die Kontrolle der bewirtschafteten Flächen sichergestellt sein.

Gegengerechnet werden müssen die Kosten zur Beschilderung und zur Aufstellung von Parkscheinautomaten, sofern diese erforderlich werden. Der Umfang hängt maßgeblich von der Anzahl der erforderlichen Beschilderung sowie den örtlichen Rahmenbedingungen ab und müssen für jede Zone einzeln geschätzt werden. Anhand der Neubeschilderung der Zone K, die nördlich der Kriegsstraße erweitert wird, ist hier mit Kosten von 4.100 Euro pro Hektar zu rechnen.

Als Zielgröße wird die Neuausweisung von jährlich bis zu zwei Zonen oder eines gesamten Stadtteils angestrebt. Der Realisierungszeitraum und die Anzahl neuer Zonen hängen maßgeblich von den vorhandenen Personalressourcen ab. Aus konzeptioneller Sicht werden mindestens zwei Zonen jährlich empfohlen. Für Planung, Umsetzung und Parkraumkontrolle sind die personellen Kapazitäten in den drei beteiligten Ämtern sicherzustellen.

Maßnahme 2.b – Beantragung von Bewohnerparkausweisen



▪ Ordnungs- und Bürgeramt



Mittlere Priorität



Mittelfristige
Realisierung

Der Prozess zur Beantragung von Bewohnerparkausweisen soll digitalisiert werden. Sobald eine rechtssichere gesetzliche Grundlage geschaffen ist, wird empfohlen, die Modalitäten sowie die Preisstaffelung für den Erhalt von Bewohnerparkausweisen zu überprüfen. Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Personengruppen sollen bestehen bleiben.

Maßnahmenbeschreibung

Um in Bewohnerparkzonen auf den für Bewohnende bevorrechtigt ausgewiesenen Parkständen parken zu dürfen, ist die Beantragung eines Bewohnerparkausweises notwendig.

Dieser Ausweis stellt zwar keine Garantie oder einen Rechtsanspruch auf einen Parkstand dar, berechtigt jedoch, in der Zone parken zu dürfen. Bei hoher Nachfrage kann die Anzahl der ausgegebenen Ausweise die Zahl der verfügbaren Stellplätze innerhalb einer Zone übersteigen. Die aktuelle Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises liegt bei 360 Euro pro Jahr (vergleiche Maßnahme 3.b).

Nach aktueller Rechtsprechung der Straßenverkehrsordnung kann jede Person, die ihren Hauptwohnsitz in einer Bewohnerparkzone gemeldet hat und über ein eigenes oder zur Nutzung überlassenes Kraftfahrzeug verfügt, einen Bewohnerparkausweis beantragen. Pro Person wird maximal ein Ausweis ausgestellt, auf dem wahlweise bis zu drei Kennzeichen vermerkt werden können. Der Ausweis ist im jeweils genutzten Fahrzeug auszulegen, welches in der Zone parkt. Eine Beantragung für Gewerbetreibende, freiberuflich tätige Personen sowie Ärztinnen und Ärzte ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich. Erweiterte Handlungsspielräume, die durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes für bestimmte Personengruppen mit besonderem Gebietsbezug möglich werden, sollen überprüft und bei Bedarf angewendet werden.

Bereits heute gibt es einige Sonderregelungen in Bewohnerparkzonen, die für bestimmte Personengruppen gültig sind. Handwerksbetriebe und Soziale Dienste können Ausnahmegenehmigungen beantragen. Diese berechtigen die Dienstleistungsbetriebe zwischen 6:00 Uhr bis 20:30 Uhr zum Parken in Bewohnerparkzonen (Zeichen 290 StVO) im Stadtgebiet Karlsruhe.

Schwerbehinderte Menschen oder Menschen mit schweren Behinderungen können Parkerleichterungen beantragen. Sie dürfen mit einem „blauen oder orangefarbenen Parkausweis“ unter anderem bis zu drei Stunden auf Parkplätzen parken, die bevorrechtigt für Bewohnerinnen und Bewohner ausgewiesen sind.

Einen monetären Zuschuss erhalten Inhaberinnen und Inhaber des Karlsruher Passes/Kinderpasses. Bei Vorlage des Gebührenbescheids für den Bewohnerparkausweis und der Vorlage ihres Kontoauszugs zur Überprüfung der Abbuchung beim Jugendfreizeit- und Bildungswerk werden die Gebühren zu 50 Prozent erstattet.

Bei der Ausgestaltung der Gebühren des Bewohnerparkausweises sowie dem Ausstellungsprozess sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Es gilt, dass soziale Faktoren aufgrund des Gleichheitsgrundsatzes (Art. 3 Abs. 1 GG) nicht berücksichtigt werden dürfen.

Eine Staffelung der Bewohnerparkgebühren nach Fahrzeuggröße ist rechtlich zwar möglich, jedoch mit dem Gleichheitsgrundsatz nur dann vereinbar, wenn der Grund der Ungleichbehandlung sich insbesondere aus einem Gebührengzweck oder dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung ergibt. In Massenverfahren wie der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen sind typisierende und pauschalisierende Regelungen nur zulässig, wenn sie die Verwaltung entlasten. Allerdings müssen die Vorteile der Typisierung für die Verwaltung in einem angemessenen Verhältnis zu der damit verbundenen Ungleichbehandlung des Einzelnen stehen und sowohl das Äquivalenzprinzip als auch den Gleichheitssatz wahren. Gebührenunterschiede dürfen daher nicht zu hoch ausfallen und müssen den tatsächlich erlangten Vorteil realistisch abbilden. Praktisch erweist sich aus Sicht der Verwaltung jedoch die Größe des Fahrzeugs als wenig geeignetes Differenzierungsmerkmal; denn bei markierten Stellplätzen nutzen große und kleine Fahrzeuge dieselbe Fläche, sodass der Vorteil für alle gleich ist. Die Prüfung und fortlaufende Kontrolle der Fahrzeuglängen anhand der Fahrzeugpapiere würde zudem einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand verursachen und den Vollzug erheblich erschweren. Ferner kann eine fahrzeugbezogene Größenstaffelung mittelbar soziale Auswirkungen haben. Größere Fahrzeuge werden häufig von Familien genutzt, sodass diese im Ergebnis stärker belastet würden. Vor dem Hintergrund des allgemeinen Gleichheitssatzes ist daher eine rechtssichere Ausgestaltung sorgfältig zu prüfen. Bisher wurden

Preisstaffelungen in vergleichbaren Fällen – etwa in Freiburg mit nicht verhältnismäßigen Gebührenunterschieden – teilweise für rechtlich unzulässig erklärt.

Eine Differenzierung, etwa nach Lage der Zone oder dem ersten beziehungsweise weiteren Pkw in einem Haushalt, wird als Option gesehen. Eine Änderung der gegenwärtigen Modalitäten zum Erhalt ist mangels gesetzlicher Grundlage jedoch derzeit nicht vorgesehen. Sollte zukünftig eine konkrete, rechtssichere Regelung vorliegen, so ist eine erneute Überprüfung der Vergabemodalitäten durchzuführen.



Exkurs: Derzeitiges Vorgehen der Beantragung

Das derzeitige Vorgehen folgt folgendem Ablauf:

1. Antrag geht schriftlich ein
2. Antragsunterlagen werden geprüft
 - a. Antragssteller muss mit Hauptwohnsitz in Karlsruhe gemeldet sein
 - b. Antragssteller muss in Bewohnerparkzone wohnen
 - c. SEPA-Mandat muss vorgelegt werden
 - d. Fahrzeug-Schein muss vorgelegt werden
 - e. Wenn Fahrzeug nicht auf Antragssteller zugelassen ist, muss Führerschein des Antragsstellers und eine Nutzungsbestätigung des Fahrzeughalters vorgelegt werden
3. Ausstellung Bewohnerparkausweis
 - a. Wahlweise können bis zu drei Kennzeichen auf einem Ausweis vermerkt werden.
 - b. Gebührenbescheid 360 Euro

Ein Bewohnerparkausweis ist ab dem Ausstellungsdatum jeweils ein Jahr gültig.

Die Beantragung der Bewohnerparkausweise soll digitalisiert werden, um Vorgänge effizienter zu gestalten sowie zur Vorbereitung der digitalen Parkraumkontrolle (vergleiche Maßnahme 14.b). Es wird angestrebt, dass Bürgerinnen und Bürger Bewohnerparkausweise zukünftig online beantragen, bezahlen und mittels print@home Lösung selbst ausdrucken können. Eine automatische, jährliche Verlängerung wie bisher ist ab diesem Zeitpunkt nicht mehr vorgesehen. Die Verantwortung für eine fristgerechte Beantragung sowie den Ausdruck des Ausweises liegt bei den Antragstellenden.

Maßnahme 3 – Anpassung Gebührensatzungen

Die Maßnahme zur Anpassung der Gebühren wird in die beiden derzeit vorhandenen Gebührensatzungen unterschieden (Parkgebührensatzung und Gebührenordnung Bewohnerparkausweise).

Maßnahme 3.a – Anpassung Parkgebühren



▪ Tiefbauamt



Mittlere Priorität

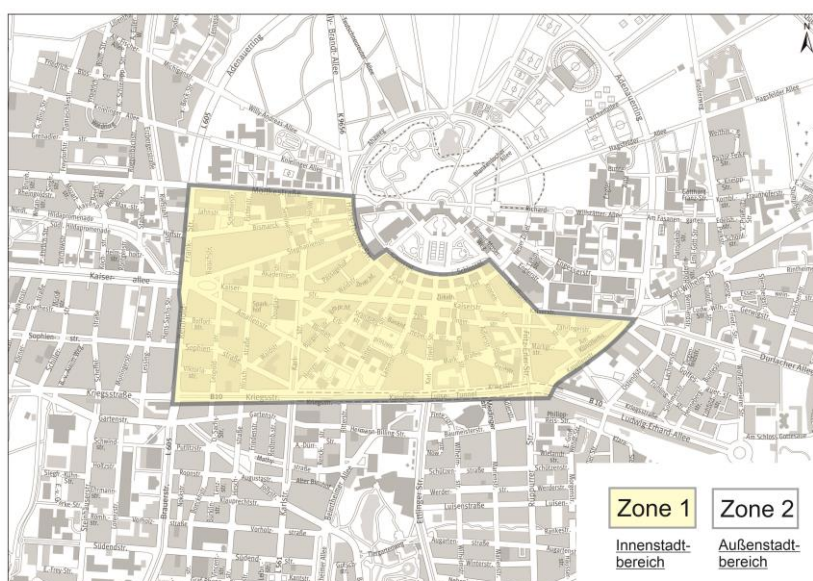


abgeschlossen

Die Parkgebühren für bewirtschaftete Parkstände orientieren sich an verkehrsplanerischen Zielen oder politischen Entscheidungen. Am 24. März 2026 wurde bereits eine Anpassung der Parkgebühren ab 1. Juni 2026 beschlossen, welche eine Klimaschutzwirkung gemäß den Empfehlungen aus dem Park.Raum.Dialog mit sich bringt. Eine weitere Erhöhung wird derzeit von der Stadtverwaltung nicht empfohlen aber für die Zukunft offen gehalten.

Maßnahmenbeschreibung

Die Anpassung der Parkgebühren dient der bedarfsgerechten Steuerung der Parkraumnachfrage sowie der effizienten Nutzung des vorhandenen Parkraums. Es werden Anreize für die Nutzung des Umweltverbundes gesetzt und in Verbindung mit Höchstparkdauern kann ein höherer Fahrzeugumschlag gefördert werden. Dabei ist zwischen dem Parken im öffentlichen Raum und dem Parken in Parkbauten zu unterscheiden. Der öffentliche Raum steht der Allgemeinheit zur Verfügung, ein rechtlicher Anspruch auf einen kostenlosen Platz zum Abstellen des privaten Fahrzeugs – insbesondere vor der eigenen Haustür – gibt es nicht. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit wird die Nutzung und der Wert des öffentlichen Raums zunehmend diskutiert. Gleichzeitig haben die Fahrzeugbreiten in den vergangenen Jahren zugenommen, wodurch der Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs weiter steigt. Vor diesem Hintergrund sollen die Parkgebühren so ausgestaltet werden, dass eine gerechtere Verteilung der begrenzten Flächen erreicht wird. Ziel ist es, die Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten insbesondere für Bewohnende, Lieferverkehre und Kundinnen und Kunden zu verbessern sowie Potenziale für alternative Nutzungen öffentlicher Flächen zu schaffen. Gleichzeitig soll eine höhere Kostengerechtigkeit hergestellt werden, die den Wert und die begrenzte Verfügbarkeit des öffentlichen Raums berücksichtigt.



Stand: Mai 2023

Abbildung 8 Tarifzone 1 (Innenstadt-bereich) und Tarifzone 2 für Parkgebühren in Karlsruhe

Im öffentlichen Raum wird die Höhe der Gebühren im Stadtgebiet in Tarifzonen unterschieden, je nach Lage der Parkfläche und der daraus folgenden Attraktivität. Die Stadt Karlsruhe ist in insgesamt zwei Tarifzonen gegliedert. Zone 1 deckt innenstadtnahe Parkplätze ab, während Zone 2 für das übrige Stadtgebiet gültig ist (siehe Abbildung 8). In der Innenstadt gibt es so keinen unbewirtschafteten Parkstand im öffentlichen Raum. Zudem darf in Tarifzone 1 nur bis zu einer maximalen Parkdauer von einer Stunde geparkt werden. Dadurch soll längeres Parken in Parkbauten verlagert werden (vergleiche Maßnahme 8.a).

Aus den Handlungsempfehlungen des Park.Raum.Dialog wurde bereits deutlich, dass Gebühren für Kurzzeitparken im öffentlichen Raum das Mobilitätsverhalten beeinflussen können, dadurch Klimaschutzwirkung haben und ein hohes Einnahmepotential darstellen (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025b). Aufgrund der Haushaltslage der Stadt Karlsruhe wurde die Parkgebührensatzung mit Beschluss durch den Gemeinderat am 24. März 2026 bereits vor Beschluss des Parkraumkonzepts geändert. Die darin festgelegten Erhöhungen decken sich mit den strategischen Empfehlungen, sodass die Klimaschutz-Ziele bereits erreicht wurden. Mögliche zukünftige Anpassungen richten sich nach jeweils gültigen verkehrsplanerischen Zielen oder politischen Entscheidungen. Eine weitere Erhöhung wird zum aktuellen Zeitpunkt nicht empfohlen.

Während die Gebühren in Zone 1 seit 2021 bei vier Euro pro Stunde lagen, wurden diese ab dem 1. Juni 2026 auf sechs Euro angehoben. Dies entspricht einer Erhöhung um 50 Prozent. In Tabelle 1 sind die Gebühren nach Tarifzonen und Parkdauer zusammengefasst. Für Großveranstaltungen gelten gesonderte Regelungen.

Tabelle 1 Gebühren nach Tarifzonen und Parkdauer

Parkgebührensatzung ab 1. Juni 2026	Tarifzone 1	Tarifzone 2
Bis zu 15 Minuten	1,50 €	/
Danach bis zu 30 Minuten	3,00 €	1,50 €
Danach bis zu 45 Minuten	4,50 €	/
Danach bis zu 60 Minuten	6,00 €	3,00 €
Danach bis zu 90 Minuten	/	4,50 €
Danach bis zu 120 Minuten	/	6,00 €
Tagesticket Krankenhäuser	/	15,00 €
Tagesticket Altersheime/vergleichbare Einrichtungen	/	22,50 €



Exkurs: Wirksame und angemessene Parkgebühren

Auf Basis von Modellrechnungen wurde im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg ermittelt, welche Höhe Parkgebühren haben müssen, um eine Klimaschutzwirkung zu erzielen. Im wirksamsten Szenario sind je nach Zusammenstellung der Fahrzeugflotte Reduktionen des innerstädtischen Pkw-Verkehrs von bis zu 44 Prozent und des Pkw-Besitzes von bis zu 7,8 Prozent erreichbar (Schade , Haug, Berthold, Waßmuth, & Köllermeier, 2023). Bei Kurzzeit-Parkgebühren von bis zu 6 Euro pro Stunde in Tarifzone 1 in Karlsruhe können diese Spitzenwerte erreicht werden.

Im Vergleich dazu wären bei Bewohnerparkgebühren Jahresgebühren von 1.000 Euro nötig, um die gleichen Wirkungen zu erreichen.

Die momentane Gebühr in Höhe von 360 Euro (vergleiche Maßnahme 3.b) erzielt eine Reduktion von Fahrzeugen im öffentlichen Raum sowie eine bessere Auslastung privater Stellplätze. Die Klimaschutzwirkung muss in einem geringeren Bereich im Vergleich zum wirksamsten Szenario eingeordnet werden. (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025a; Kompetenznetz Klima Mobil, 2025b)

Es wird empfohlen, die Einnahmen aus Parkgebühren nach Möglichkeit über Quersubventionierungen für Investitionen in den nachhaltigen Verkehr, die Förderung der aktiven Mobilität oder die Umgestaltung öffentlicher Räume zu nutzen. Durch geeignete, transparente Kommunikationsstrategien (vergleiche Maßnahme 16) können Zweckbindungen der Einnahmen nachvollziehbar dargestellt sowie die Akzeptanz der Maßnahmen in der Bevölkerung erhöht werden.

In Karlsruhe stehen zahlreiche Parkbauten als Parkraum zur Verfügung. Hier werden in der Regel zwischen ein bis drei Euro pro Stunde erhoben. Einzelne Parkhäuser und Tiefgaragen werden als Tochtergesellschaft der Stadt Karlsruhe von der Karlsruher Fächer GmbH (KFG) betreut. Die meisten Parkbauten werden jedoch privatrechtlich

- häufig durch Gesellschaften - betrieben, sodass die Einflussmöglichkeiten der Stadt Karlsruhe von den jeweiligen rechtlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen abhängen.
Die zuvor beschriebene Begrenzung der Parkdauer in Tarifzone 1 bis zu maximal einer Stunde soll längeres Parken in Parkbauten verlagern (vergleiche Maßnahme 8.a). Hierdurch sollen Parkierungsanlagen strategisch eingebunden werden, um den ruhenden Verkehr zu bündeln und zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums beizutragen.

Maßnahme 3.b – Anpassung Bewohnerparkausweisgebühr



▪ **Ordnungs- und Bürgeramt**



Mittlere Priorität



abgeschlossen

Mit Beschluss im Gemeinderat am 16. Dezember 2025 wurde die Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises in Karlsruhe ab Januar 2026 auf eine Jahresgebühr von 360 Euro angehoben. Die Empfehlung von rund einem Euro pro Tag aus dem Park.Raum.Dialog wurde somit erreicht. Eine weitere Erhöhung wird derzeit von der Stadtverwaltung nicht empfohlen, aber für die Zukunft offen gehalten.

Maßnahmenbeschreibung

Seit der Einführung der ersten Bewohnerparkzonen bis in das Jahr 2021 betrug die Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises in Karlsruhe 30,70 Euro und wurde durch die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) bundeseinheitlich vorgegeben. Während die Kosten für Tickets des ÖPNV stetig erhöht wurden, wurde diese Gebühr seit 1993 nicht mehr angepasst und konnte darüber hinaus keinerlei steuernde Wirkung entfalten. Nachdem die Landesregierungen durch Änderungen im Straßenverkehrsgesetz und eine Delegationsverordnung die Möglichkeit bekommen haben, Gebührenordnungen selbst zu erlassen, trat in Baden-Württemberg die Parkgebührenverordnung (ParkgebVO) am 22. Juli 2021 in Kraft. Auf Grundlage dieser Verordnung konnten 2022 erstmals die Bedeutung von Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder sonstige Nutzen ohne angeordnete Obergrenze, angemessen berücksichtigt werden.

Bei der Festlegung der Gebührenhöhe wurde im Jahr 2021 berücksichtigt, dass ein Bewohnerparkausweis lediglich zum zeitlich unbegrenzten Parken in einer jeweiligen Zone berechtigt und keineswegs eine konkrete Parkmöglichkeit garantiert. Daher entspricht ein angemessener Wert für den Bewohnerparkausweis nicht dem tatsächlichen Wert der Parkmöglichkeit. Um den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu wahren, wurde der errechnete Wert der Parkmöglichkeit mit der Zahl der pro Zone ausgegebenen Bewohnerparkausweise ins Verhältnis gesetzt. Somit entspricht der Wert eines Bewohnerparkausweises der Wahrscheinlichkeit, mit dem Ausweis einen freien Parkstand zu finden. Im Durchschnitt aller Bewohnerparkzonen ergibt sich aus dem oben beschriebenen Kalkulationsvorgang eine abgerundete Gesamtgebühr in Höhe von 360 Euro pro Jahr (249 Euro Bodenrichtwert, 79 Euro Herstellungs- und Unterhaltungskosten sowie 36,50 Euro Verwaltungsgebühr). Zunächst wurde ein stufenweises Vorgehen gewählt, welches ab 1. Januar 2022 eine Erhöhung der Jahresgebühr von 30,70 Euro auf 180 Euro vorgesehen hat. Die weitere Erhöhung auf 360 Euro pro Jahr wurde aufgrund der wirtschaftlich zumutbaren Höhe für die Bevölkerung zunächst ausgesetzt.

Aus den Handlungsempfehlungen des Park.Raum.Dialog wurde deutlich, dass Gebühren für Bewohnerparken im öffentlichen Raum das Mobilitätsverhalten beeinflussen können, je nach Höhe Klimaschutzwirkung erzielen können und ein hohes Einnahmepotential darstellen (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025b).

Die Rechtsverordnung der Stadt Karlsruhe über Gebühren für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises wurde aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses vom 16. Dezember 2025 bereits vor Beschluss des Parkraumkonzepts angepasst. Die aktuelle Gebühr für das Ausstellen eines Bewohnerparkausweises liegt bei 360 Euro pro Jahr. Die festgelegten Erhöhungen decken sich mit den strategischen Empfehlungen von rund einem Euro pro Tag aus dem Park.Raum.Dialog. Eine weitere Erhöhung wird deshalb zum aktuellen Zeitpunkt nicht als politisch mehrheitsfähig eingestuft und von der Stadtverwaltung nicht empfohlen. Zunächst sollen die Auswirkungen der letzten Erhöhung evaluiert werden.

Mögliche zukünftige Anpassungen sollen an den verkehrspolitischen Zielen sowie Klimaschutzzielen der Stadt Karlsruhe ausgerichtet werden. Hier ist beispielsweise das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 zu nennen, zu der sich Karlsruhe verpflichtet hat. Dieses Ziel ist nur durch ambitionierte Maßnahmen im Verkehr und durch eine kontinuierliche Förderung des Umweltverbunds möglich.

Maßnahme 4 – Ausweitung von Bewirtschaftung mit Tagestickets



- **Stadtplanungsamt**
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Tiefbauamt



In Quartieren, in denen die rechtlichen Voraussetzungen für Bewohnerparken nicht erfüllt sind, besteht teilweise dennoch ein tageszeitabhängig hoher Parkdruck. Daher soll geprüft werden, ob eine Parkraumbewirtschaftung mit Tagestickets an ausgewählten Standorten eine Entlastung bewirken kann.

Maßnahmenbeschreibung

In Karlsruhe gibt es Quartiere, in denen der Parkraum tagsüber durch Pendelnde und Besuchende belastet ist, während in den Nachtstunden kein erheblicher Parkdruck besteht. Dies zeigt sich beispielsweise im Umfeld der großen Krankenhäuser oder der Hochschulen. Aufgrund der ausreichenden Kapazitäten in den Nachtstunden besteht in diesen Quartieren keine rechtliche Grundlage für die Ausweisung von Bewohnerparkzonen. Deshalb sollen hier alternative Maßnahmen getroffen werden, um die Bewohnenden bei der Parkplatzsuche zu entlasten. Die Handlungsempfehlungen der NVBW haben eine Prüfung einer Bewirtschaftung mit Dauerparkscheinen nach dem Landauer Modell vorgesehen (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025a). Ein Vergleich zwischen Landau und Karlsruhe ist aufgrund mehrerer Aspekte nur bedingt sinnvoll. Zum einen ergeben sich durch die Größe des Stadtgebiets und der Anzahl der Einwohnenden andere Voraussetzungen für die Parkraumbewirtschaftung, die beachtet werden müssen. Zum anderen gelten für Landau die Regelungen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Hier weichen die Zuständigkeiten und Abstimmungen zu jenen in Baden-Württemberg ab.

Eine Umsetzung des Landauer Modells in Karlsruhe wird derzeit nicht empfohlen. Nach aktueller Rechtsauffassung sieht die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) keine Dauerparkscheine vor. Tickets mit einer Gültigkeit von mehr als einem Tag würden den öffentlichen Raum bestimmten Nutzergruppen privilegiert zur Verfügung stellen. Da der öffentliche Raum grundsätzlich der Allgemeinheit zur Verfügung stehen muss, bestehen rechtliche Bedenken im Hinblick auf § 13 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg. Während es bei der Ausweisung von Bewohnerparken rechtliche Gründe für die Bevorrechtigung gibt, fehlt diese ausdrückliche Grundlage bei der Bevorrechtigung gemäß dem Landauer Modell.

Exkurs: Landauer Modell

Das Landauer Modell bezeichnet eine nachfrageorientierte Ausgestaltung von Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum. Es wurde in der Stadt Landau in der Pfalz eingeführt und sieht vor, die Höhe der Parkgebühren räumlich differenziert festzulegen.

Zum Parken berechtigt unter anderem der Kauf von gebietsbezogenen Dauerparkscheinen. Im Unterschied zum Bewohnerparken ist der Erwerb eines Dauerparkscheins nicht auf Bewohnende beschränkt, sondern auch unabhängig vom Wohnort für alle Interessenten möglich. Ein Anspruch auf einen Stellplatz besteht nicht – der Dauerparkschein berechtigt lediglich zum Parken in einem festgelegten Gebiet innerhalb der zulässigen Zeiten. Die Dauerparkscheine können unterschiedliche Gültigkeitsdauern aufweisen und reichen von Tagestickets über Wochen- und Monats- bis hin zu Jahrestickets. Im Unterschied zu Kurzzeittickets gelten sie in der Regel nicht nur für einzelne Straßenabschnitte, sondern für größere Gebiete (W2K Rechtsanwälte, 2024).

In Quartieren mit hoher Parkraumauslastung, die insbesondere durch Pendelnde und Besuchende verursacht wird, besteht vor allem ein Bedarf an Parkmöglichkeiten für die Dauer eines Tages. Durch eine stärkere Steuerung des Parkraums kann die Verfügbarkeit freier Kapazitäten für Bewohnende verbessert werden. Gleichzeitig werden Besuchende und Pendelnde teilweise aus besonders belasteten Quartieren verdrängt, behalten jedoch weiterhin die Möglichkeit, bei Bedarf ein entsprechendes Tagesticket zu erwerben. Das Kurzzeitparken gemäß § 13 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) soll in diesen Bereichen weiterhin ermöglicht werden.

Nach der Parkgebührensatzung der Stadt Karlsruhe sind Tagestickets bislang nur in Tarifzone 2 im Bereich von Krankenhäusern, Altersheimen und vergleichbaren Einrichtungen sowie am Hauptbahnhof vorgesehen. Es wird empfohlen, diese Form der Parkraumbewirtschaftung für weitere geeignete Bereiche zu ermöglichen. Dazu

zählen insbesondere das Umfeld von Hochschulen mit mehr als 1.500 Studierenden, Bahnhöfe im Stadtgebiet sowie Firmenstandorte mit mehr als 1.500 Mitarbeitenden. Gegebenenfalls muss hierfür eine weitere Preiskategorie in der Parkgebührensatzung geschaffen werden. Die konkrete Gebührenhöhe ist im Rahmen einer gesonderten Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und Attraktivität der Nutzung festzulegen. Empfohlen wird eine Prüfung von Tagedstickets in Höhe von sechs Euro.

Im Innenstadtbereich waren auf Grundlage der Parkgebührensatzung von 2021 mit einem Höchstsatz von vier Euro pro Stunde sechs Parkstände nötig, damit ein Parkscheinautomat wirtschaftlich betrieben werden kann. Aktualisierte Werte seit der Änderung des Stundenhöchstsatzes auf sechs Euro, lagen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bislang nicht vor.

Bei der Einrichtung von Parkraumbewirtschaftung sind Parkscheinautomaten in regelmäßigen Abständen anzuordnen. Der maximale Abstand zwischen zwei Automaten beträgt in der Regel 50 Meter.

Die Gesamtkosten der Inbetriebnahme eines Parkscheinautomaten betragen rund 10.000 Euro. Diese setzen sich unter anderem aus Anschaffungspreis, Beschilderung, Greifer, Fundament sowie Personalkosten der Inbetriebnahme zusammen.

Im Betrieb entstehen derzeit Kosten für die Leerung der Parkscheinautomaten, deren Unterhalt sowie Wartung. Zusätzlich fallen je nach technischer Ausstattung laufende Kosten von etwa 30 Euro pro Monat und Automat an, beispielsweise für IT-Anbindung, bargeldlose Bezahlungsmöglichkeiten, Leitstellenanbindung und SIM-Karten. Die personellen Ressourcen beim Tiefbauamt für Unterhaltung und Wartung der Parkscheinautomaten sind bereits ausgeschöpft, sodass die Maßnahme nicht ohne Erhöhung des Personals möglich ist. Dem sind die Einnahmen im Rahmen der Umsetzungskonzepte gegenzurechnen.

Die abschließende Bewertung der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit erfolgt im Einzelfall in den Umsetzungskonzepten durch die Stadtverwaltung. Dabei können weitere Kriterien wie die bestehende ÖPNV-Anbindung sowie mögliche Nutzungskonflikte im Umfeld berücksichtigt werden.

Maßnahme 5 – Park and Ride sowie Bike and Ride

		▪ Stadtplanungsamt (P+R) ▪ Tiefbauamt (B+R) ▪ Karlsruher Verkehrsverbund ▪ Verkehrsbetriebe Karlsruhe ▪ Alle Verkehrsbetreiber	 Mittlere Priorität	 Langfristige Realisierung
---	---	--	---	--

Das Prinzip des dezentralen, wohnortnahen Park and Ride (P+R) - Angebots in der Region ist weiter zu verfolgen. Innerhalb des Stadtgebiets bleibt das vorhandene P+R-Angebot erhalten, eine Erweiterung ist nicht vorgesehen. Ergänzend soll das Bike and Ride (B+R) - Angebot bedarfsgerecht ausgebaut werden, um eine kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu erleichtern.

Maßnahmenbeschreibung

Park and Ride (P+R) ist ein System des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines – oft schienengebundenen – Verkehrsmittels (ÖV) mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) anfährt, das Fahrzeug auf dem P+R-Parkplatz parkt und mit dem ÖV weiterfährt. Die Hauptzielgruppe sind Berufspendelnde, deren Wohnorte sich häufig außerhalb der Einzugsgebiete von Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs befinden. Zunehmend spielen auch Einkaufs- und Besucherverkehre der Stadt sowie Verkehre zu Großveranstaltungen eine Rolle. Das Ziel von P+R-Systemen ist die Verlagerung von Verkehren zugunsten des ÖPNV mit den Effekten:

- Reduzierung der Pkw-Verkehrsmenge, die in die Innenstädte gerichtet ist.
- Verringerung der MIV-Belastungen während der Spitzenstunden.
- Verminderung des Parkdrucks und des Parksuchverkehrs im Stadtkern beziehungsweise Zielgebiet.

Das bestehende P+R-Konzept basiert auf einem dezentralen, in der Regel kostenfreien Parkangebot an den wichtigen Haltepunkten des Schienenverkehrs in der Region in Verbindung mit der kostenpflichtigen Nutzung des ÖPNV. Dieses Konzept ist im Klimaschutzkonzept, dem Verkehrsentwicklungsplan und dem Nahverkehrsplan verankert. Auch das „Karlsruher Modell“ zielt darauf ab, attraktive, umsteigefreie Verbindungen aus der Region in die Stadt mit frühzeitigem Modal Shift zu unterstützen.

Fahrgäste sollen im KVV-Verbundgebiet bereits möglichst wohnortnah direkt in den öffentlichen Verkehr zusteigen können. Hauptzielgruppe für P+R-Parkplätze sind Fahrgäste, deren Wohnort außerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs liegt. Diese sollen möglichst bald vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen und nicht erst die P+R-Parkplätze innerhalb des Stadtgebiets von Karlsruhe nutzen. Der Teilweg mit dem Pkw ist möglichst kurz zu halten. Erfolgt die Anfahrt mit dem Pkw bis in das Stadtgebiet, sinkt die Wahrscheinlichkeit eines Umstiegs auf den öffentlichen Verkehr. Das bestehende Konzept kleiner und mittlerer dezentraler Anlagen außerhalb der Stadtgrenzen von Karlsruhe wurde im Umland in den vergangenen Jahren in Abstimmung mit den Umlandgemeinden und den Verkehrsbetreibern kontinuierlich verfolgt. Es wird empfohlen, dieses Prinzip beizubehalten, zu verbessern und bedarfsgerecht auszubauen.

Innerhalb der Stadtgrenzen sind zusätzliche Park-and-Ride-Anlagen in der Regel nicht erforderlich, da bereits ein engmaschiges, verzweigtes und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot besteht. Ein Ausbau des Angebots im Stadtgebiet könnte zusätzliche Pkw-Verkehre anziehen und damit dem Ziel widersprechen, den MIV in der Innenstadt zu reduzieren. Vor dem Hintergrund nachhaltige und klimafreundliche Mobilität zu fördern, wird daher empfohlen, das bestehende P+R-Angebot im Stadtgebiet nicht weiter auszubauen.

Einzelne, dezentrale Anlagen an Haltestellen am Stadtrand, die bereits als P+R ausgewiesen sind, sollen erhalten bleiben. Diese Anlagen – beispielsweise am Fächerbad oder Europabad – sind mit Mehrfachnutzungen belegt und nicht explizit für P+R-Nutzer vorgehalten. Diese Park-and-Ride-Plätze sind im Mobilitätsportal der Technologieregion Karlsruhe dargestellt und vor Ort mit wegweisender Beschilderung als P+R-Möglichkeit ausgewiesen. Ein darüber hinaus reichendes Marketing oder Bewerben für diese Standorte wird nicht als zielführend erachtet.

In Zeiten hoher Auslastung innerstädtischer Parkhäuser, beispielsweise an den Adventswochenenden oder bei innerstädtischen Veranstaltungen, kann zudem anlassbezogen die temporäre Nutzung zum Parken großer Flächen am Stadtrand geprüft werden. Entsprechende Hinweise auf die Anreise mit dem ÖPNV und mögliche

Umstiegsplätze sollten bei größeren Veranstaltungen in das Mobilitätskonzept vom Veranstalter in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben und den Gebietskörperschaften aufgenommen werden.

Neben dem Umstieg vom Pkw auf Verkehrsmittel des ÖV soll ergänzend die Anbindung der Haltestellen mit dem Fahrrad gefördert werden. Dies wird zum einen bereits durch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV, zum anderen durch ein attraktives Bike and Ride (B+R) – Angebot verfolgt. An vielen Haltepunkten im KVV-Gebiet bestehen bereits Abstellmöglichkeiten für Fahrräder als ergänzendes Zugangsangebot für Kundinnen und Kunden. Im Stadtgebiet stellt der Ausbau von Fahrradabstellanlagen im Nahbereich bestehender Haltestellen eine Daueraufgabe des Tiefbauamtes dar. Beim Neubau von Haltestellen berücksichtigen die Verkehrsbetriebe Karlsruhe entsprechende Fahrradabstellanlagen für Ihre Kunden.

Im Rahmen der Planungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen des ÖV's werden B+R-Anlagen integriert, sofern Bedarf besteht und eine ausreichend dimensionierte Fläche im Nahbereich vorhanden ist. Die Flächen müssen von der Stadt zur Verfügung gestellt werden. Neben den üblichen Abstellanlagen werden teilweise auch höherwertige, geschützte Radabstellanlagen wie Fahrradboxen angeboten. Dieses Angebot soll bedarfsgerecht weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Maßnahme 6 – Nachjustierung Gehwegparken



- **Stadtplanungsamt**
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Tiefbauamt



Die positiven Effekte des Projektes „Faires Parken“ gilt es weiterhin sicherzustellen. Bestehende Markierungen müssen bei Bedarf erneuert werden. Langfristig müssen bei Straßensanierungen in Abschnitten mit Gehwegparken die Belange des Fußverkehrs sowie die Potenziale für Entsiegelung und Begrünung vorrangig berücksichtigt werden. Ausreichende und attraktive Gehwegbreiten sowie eine klimaangepasste, begrünte Gestaltung sind dabei gegenüber Parkmöglichkeiten und weiteren Nutzungsansprüchen angemessen zu priorisieren.

Maßnahmenbeschreibung

Bis 2019 wurde in Karlsruhe vielfach auf Gehwegen geparkt. Dies hatte zur Folge, dass Gehwege nur eingeschränkt nutzbar waren, notwendige Sichtbeziehungen eingeschränkt waren und Rettungsgassen teilweise nicht sichergestellt werden konnten. Die Stadt Karlsruhe fühlt sich der angemessenen Berücksichtigung und Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmenden verpflichtet. Illegales Gehwegparken stellt insbesondere für zu Fuß Gehende und andere vulnerable Verkehrsteilnehmende ein Sicherheitsrisiko dar. Des Weiteren ist Gehwegparken nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) unzulässig, sofern es nicht ausdrücklich angeordnet ist.

Seit Umsetzung des Projekts „Faires Parken“ wird illegales Gehwegparken nicht mehr geduldet. In Bereichen mit hoher Parkraumauslastung, in denen aufgrund fehlender Querschnittsbreiten keine rechtssichere Legalisierung möglich war, wurde das Gehwegparken aufgehoben. Verstöße werden seitdem ordnungsrechtlich verfolgt und bei Bedarf durch Abschleppmaßnahmen unterbunden.

In vielen Straßenabschnitten in Karlsruhe konnte das Gehwegparken aufgrund ausreichender Rest Gehwegbreiten von mindestens 1,60 Meter rechtssicher markiert werden (siehe Abbildung 9). Bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen wird empfohlen, im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten Querschnittsprüfungen durchzuführen. Ziel soll es sein, bestehendes Gehwegparken nicht wiederherzustellen und die Straßenräume langfristig so umzugestalten, dass ausreichend dimensionierte und sichere Gehwege sowie attraktive, begrünte und entsiegelte Flächen entstehen. Die Belange des Fußverkehrs sowie die Potenziale für eine klimaresiliente Stadtentwicklung sind dabei vorrangig zu berücksichtigen und gegenüber Parkmöglichkeiten und weiteren Nutzungsansprüchen angemessen zu priorisieren. Nutzungskonflikte sind möglichst bereits in der Planung zu vermeiden und zugunsten einer sicheren und barrierearmen Nutzung des Straßenraums zu lösen.



Abbildung 9 Legalisiertes Gehwegparken



Abbildung 10 Neumarkierung von bestehendem Gehwegparken

Da Straßensanierungen einen mittel- bis langfristigen Prozess darstellen, ist sicherzustellen, dass Bereiche mit legalisiertem Gehwegparken weiterhin eindeutig erkennbar bleiben. Die im Zuge des Projekts „Fairen Parkens“ angebrachten Markierungen sind nicht dauerhaft und deshalb inzwischen an einigen Stellen im Stadtgebiet teilweise nur noch eingeschränkt erkennbar. Dies führt vermehrt zu Missachtung und Fehlverhalten, insbesondere zum Parken außerhalb der markierten Flächen. Um die erreichten positiven Effekte zu sichern und Rückschritte zu vermeiden, wird empfohlen, die Markierungen bei Bedarf zu erneuern (siehe Abbildung 10). Dies stellt aufgrund des Umfangs der eingerichteten Parkstände einen großen Aufwand dar, der aus Kapazitätsgründen zum Teil an Fremdfirmen vergeben werden

muss. Der jährliche Aufwand der Nachmarkierungen beträgt circa 250.000 Euro.

Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) muss eine Regelbreite der Gehwege von mindestens 2,50 Metern vorgesehen werden. Da es im Bestand auf beschränktem Raum zu Nutzungskonflikten zwischen Fußverkehr, Radverkehr, dem MIV, dem ÖPNV sowie Potenzialen zur Entsiegelung und Begrünung kommt, muss einzelfallbezogen eine Abwägung der Interessen stattfinden. Im Sinne der Barrierefreiheit sollte für Rollstühle ein Mindestmaß von 1,60 Meter freigehalten werden. Dieses ergibt sich aus einem Breitenbedarf von 1,10 Meter für einen Rollstuhl zuzüglich eines Sicherheitsraums von 0,50 Metern. Genaue Definitionen von ausreichenden Gehwegbreiten für verschiedene Anwendungsfälle im Bestand werden im „Aktionsplan Fußverkehr“ festgelegt, der das Programm für Aktive Mobilität konkretisiert. Werden die erforderlichen Breiten im Bestand, insbesondere bei einem hohen Fußverkehrsaufkommen, nicht eingehalten, sind geeignete Maßnahmen zu prüfen, selbst wenn diese das Parkraumangebot verringern.

Maßnahme 7 – Sensorik auf Parkständen



- **Tiefbauamt**
- Amt für Informationstechnik und Digitalisierung – IT
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Stadtplanungsamt



Eine Ausweitung der Sensorik auf Behindertenparkständen wird grundsätzlich empfohlen, ist derzeit jedoch aufgrund der Haushaltslage in Karlsruhe und fehlender zusätzlicher Mittel nicht vorgesehen. Bei verbesserter finanzieller Situation soll eine erneute Prüfung erfolgen.

Maßnahmenbeschreibung

Die Belange von Menschen mit Behinderungen sind im Parkraumkonzept zu berücksichtigen, um eine barrierefreie und gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben sicherzustellen sowie gesetzliche Anforderungen an Erreichbarkeit, Mobilität und die Bereitstellung geeigneter Behindertenparkstände zu erfüllen. Damit freie Parkstände direkt angefahren werden können und Parksuchverkehr vermieden werden kann, ist es sinnvoll, die Auslastung dieser Parkflächen durch Sensorik zu erfassen und allgemein zugänglich zur Verfügung zu stellen. Derzeit sind in Karlsruhe rund 60 Behindertenparkstände in der Innenstadt mit Sensoren ausgestattet (siehe Abbildung 11). Die Belegung kann im Mobilitätsportal der Technologieregion Karlsruhe (TRK) eingesehen werden.



Abbildung 11 Sensorik auf Parkständen

Der wesentliche Nutzen dieser Maßnahme liegt insbesondere in der verbesserten Information über verfügbare Parkmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger. Für die Parkraumkontrolle bieten die Sensoren hingegen nur einen begrenzten Mehrwert. Zwar können Meldungen an die Verkehrsüberwachung übermittelt werden, etwa bei Überschreitung der Höchstparkdauer, eine Kontrolle vor Ort wird nicht ersetzt. Für Zwecke der Parkraumüberwachung wird die digitale Kontrolle mittels ScanCars als effektiver bewertet (vergleiche Maßnahme 14.b).

Eine Ausweitung der Sensorik ist grundsätzlich möglich. Die erforderliche IT-Infrastruktur ist bereits vorhanden, sodass hierfür keine zusätzlichen Kosten entstehen. Kosten fallen insbesondere für die Sensoren sowie deren Einbau an. Bei bereits montierten Sensoren auf Behindertenparkständen lagen die Ausgaben bei rund 500 Euro pro Parkstand einschließlich Befestigungsmaterial und Arbeitszeit. Es ist davon auszugehen, dass die Preise künftig weiter steigen werden. Weiterhin hat die verbauende Technologie nur eine begrenzte Akku-Laufzeit und ist nach etwa sechs bis acht Jahren zu tauschen.

Darüber hinaus beschränkt sich die Abdeckung des LoRa-Funknetzes aktuell auf den Innenstadtbereich. Für eine Ausweitung der Sensorik wäre ein Ausbau des LoRa-Gateways erforderlich. Die hierfür entstehenden Kosten lassen sich nicht pauschal beziffern, da sie stark von den jeweiligen Standortbedingungen abhängen, beispielsweise durch notwendige Leitungsverlegungen für Strom- oder Datenversorgung. Eine belastbare Kostenschätzung ist erst im Rahmen einer standortbezogenen konkreten Anforderung möglich.

Aufgrund der beschriebenen Vorteile wird eine Ausweitung der Sensorik auf Behindertenparkständen grundsätzlich empfohlen, kann aber nur durch einen entsprechenden politischen Beschluss sowie separat zur Verfügung gestellte Mittel umgesetzt werden. Aufgrund der Haushaltslage der Stadt Karlsruhe wird deshalb zum aktuellen Zeitpunkt von einer weiteren Ausweitung abgesehen. Sollte sich die finanzielle Lage verbessern, so ist die Erweiterung erneut zu prüfen, wobei innenstadtnahe Quartiere und B-Zentren vorrangig zu betrachten sind.

Weitere Anwendungsgebiete von Sensoren liegen in Bereichen von Ladezonen. Ein laufender Pilotversuch an drei Standorten im Stadtgebiet soll Aufschluss über die Wirksamkeit der Sensorik im Hinblick auf eine regelkonforme Nutzung liefern. Nach einem Testzeitraum von etwa einem Jahr ist eine erste Evaluation im Jahr 2027 vorgesehen.

Maßnahme 8 – Parkbauten

Maßnahme 8.a – Verlagerung in Parkbauten



- **Stadtplanungsamt**
- Liegenschaftsamt
- Tiefbauamt
- Städtische Gesellschaften



Mittlere Priorität

Mittelfristige
Realisierung

Durch eine gezielte Steuerung des On-Street-Parkens sowie attraktive und gut erreichbare Parkbauten sollen insbesondere längere Parkvorgänge von mehr als ein bis zwei Stunden verstärkt in Parkhäuser und Tiefgaragen verlagert werden. Hierdurch entstehen neue Gestaltungsspielräume im öffentlichen Raum für Aufenthaltsflächen, aktive Mobilität sowie Entsigelung und Begrünung.

Maßnahmenbeschreibung

Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs von öffentlichen Straßenräumen in Parkbauten stellt einen wichtigen Baustein eines nachhaltigen Parkraummanagements dar. Ziel ist es, den begrenzt verfügbaren öffentlichen Raum effizienter zu nutzen und Flächenkonkurrenz im Straßenraum zu reduzieren. Bei anstehenden Straßenneuplanungen können Parkmöglichkeiten umgewandelt werden. Wie bereits die Empfehlungen aus dem Projekt Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt (ÖRMI) aufgezeigt haben, kann insbesondere in innenstadtnahen Bereichen Raum für andere Nutzungen geschaffen werden, beispielsweise für breitere Gehwege, Radverkehrsanlagen, Grünflächen, Außengastronomie oder Aufenthaltsbereiche.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Parkgebühren so ausgestaltet sein, dass Parken im öffentlichen Straßenraum nur für kurzfristiges Parken attraktiv ist. In Tarifzone 1 ist daher eine Höchstparkdauer von einer Stunde, in Tarifzone 2 von bis zu zwei Stunden möglich. Längeres Parken soll hingegen in Parkbauten verlagert werden. Voraussetzung für eine erfolgreiche Verlagerung ist, dass ausreichende Kapazitäten in Parkbauten vorhanden sind und diese für Nutzende attraktiv sind. Hierbei spielen insbesondere eine gute Erreichbarkeit, die Verknüpfung mit Mobilitätsstationen, nutzerfreundliche Bezahlssysteme, sichere und barrierefreie Zugänge sowie das subjektive Sicherheitsempfinden in Parkbauten eine wichtige Rolle. Die Verfügbarkeiten von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie von Sharing-Angeboten können die Attraktivität ebenfalls erhöhen.

In Karlsruhe stehen bereits zahlreiche Parkbauten als Parkraum zur Verfügung. Diese bieten ausreichend Kapazitäten und sind trotz attraktiven Lagen bis auf Ausnahmen an wenigen Tagen im Jahr nicht ausgelastet. Diese freien Kapazitäten sollen effizienter genutzt werden. Dies wird in der Regel über einen monetären Vorteil des Parkens in Parkhäusern oder Tiefgaragen gegenüber dem On-Street-Parken erzielt. In der Innenstadt und im nahen Umfeld von Parkbauten soll es weiterhin keinen unbewirtschafteten Parkstand geben. Diese Forderung deckt sich im Innenstadtbereich bereits mit bestehenden Konzepten in Karlsruhe und wurde bereits umgesetzt. Für Kurzzeitparken und mobilitätseingeschränkte Personen sollen weiterhin Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen.

Um die Nutzung von Parkierungsanlagen attraktiv zu gestalten, werden unterstützende Maßnahmen empfohlen. Neben der attraktiven Bepreisung sollen Parksuchverkehre gezielt in Parkbauten gelenkt werden, damit sensible Quartiere vom ruhenden Verkehr entlastet werden können. In Karlsruhe gibt es zum einen eine wegweisende Beschilderung, zum anderen ein Parkleitsystem mit Auslastungsanzeigen (siehe Abbildung 12). Das bestehende Parkleitsystem wurde im Jahr 2002 in Betrieb genommen. Aufgrund des Alters und der erforderlichen Aktualisierung und möglichen Erweiterung stellen Instandhaltung und Erneuerung Herausforderungen dar, die personell und finanziell zu bewältigen sind. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass viele Parkbauten privatrechtlich betrieben werden und die Einflussmöglichkeiten der Stadtverwaltung daher begrenzt sind. Erbbaurechtliche Verpflichtungen sowie finanzielle Möglichkeiten sind gegebenenfalls zu prüfen. Eine enge Abstimmung mit städtischen Gesellschaften wird empfohlen, insbesondere im Hinblick auf Gebührenhöhen, Auslastungssteuerung, digitale Informationen zur Stellplatzverfügbarkeit sowie die Unterstützung städtischer Mobilitätsziele.



Abbildung 12 Parkleitsystem

Maßnahme 8.b – Subjektive Sicherheit in Parkbauten



▪ **Karlsruher Fächer GmbH/
Parkhausbetreibende**



Geringe Priorität



Langfristige
Realisierung

Die Akzeptanz und die Nutzung von Parkbauten hängen maßgeblich vom subjektiven Sicherheitsempfinden ab. Um diese subjektive Sicherheit zu maximieren, sind sowohl bauliche als auch organisatorische Verbesserungen kontinuierlich im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

Maßnahmenbeschreibung

Die subjektive Sicherheit stellt einen wesentlichen Qualitätsfaktor von Parkbauten dar. Unabhängig von der tatsächlichen Kriminalitätslage beeinflusst das persönliche Sicherheitsgefühl maßgeblich die Akzeptanz und folglich die Nutzung von Parkbauten. Insbesondere schlecht einsehbare Ecken, unzureichende Beleuchtung oder mangelnde Orientierung können dazu führen, dass Parkhäuser und Tiefgaragen als unsicher wahrgenommen werden. Dieses Gefühl der Sicherheit sollte auch im Außenbereich und den Zuwegungen gegeben sein. Ziel ist es daher, Parkbauten so zu gestalten und zu betreiben, dass Nutzende sich zu jeder Tageszeit sicher und orientiert fühlen. Hierzu sind sowohl bauliche als auch organisatorische Maßnahmen erforderlich. In städtischen Parkbauten sind die Stellplätze, Fahr- und Laufwege gleichmäßig und hell beleuchtet und werden nach Möglichkeit in hellen Farben ausgestaltet. Es erfolgen tägliche Reinigungen. Neben einer Videoüberwachung wird ein Sicherheitsdienst eingesetzt, der zu unterschiedlichen Zeiten auf unterschiedlichen Routen durch das Objekt streift. Tagsüber sind zusätzlich Mitarbeitende in den Objekten unterwegs, die stets ansprechbar sind und eine Rufbereitschaft ist 24/7 telefonisch erreichbar. Die Preisgestaltung sorgt für eine höhere Frequenz an Kundinnen und Kunden, sodass eine zusätzliche Sozialkontrolle stattfindet. Die Realisierung dieser kleineren Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsempfindens erfolgt bereits im täglichen Betrieb und soll weiterhin im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung des Angebots sowie personeller und finanzieller Möglichkeiten ausgebaut werden. Umfassende Verbesserungen sind nur im Rahmen einer Sanierung möglich und benötigen ausführliche Vorplanungen sowie Entscheidungen der jeweiligen Aufsichtsräte.

Maßnahme 9 – Fahrradparken



- **Stadtplanungsamt**
- Tiefbauamt
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Gartenbauamt



Hohe Priorität

Mittelfristige
Realisierung

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen ist in mehreren Konzepten der Stadt Karlsruhe verankert und soll durch eine kontinuierliche Erhöhung bedarfsgerechter Abstellkapazitäten weiter vorangetrieben werden. Vorrangig liegt der Fokus auf dem flächendeckenden Ausbau funktionaler Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, während zusätzliche Komfortelemente wie Überdachungen aufgrund hoher Kosten nachrangig betrachtet werden.

Maßnahmenbeschreibung

In mehreren Konzepten der Stadt Karlsruhe wird dem Fahrradparken eine zentrale Rolle für die Förderung nachhaltiger Mobilität zugewiesen. Darunter fällt der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit den Maßnahmen „R.2.a Konzept Fahrradparken in der Innenstadt“ sowie „R.2.b Stärkung des Fahrradparkens in der Stadtentwicklungsplanung“.

Darüber hinaus besteht aus dem Karlsruher Programm für Aktive Mobilität die Zielsetzung, bis 2030 jährlich mindestens 500 zusätzliche Fahrradabstellplätze, darunter auch überdachte sowie lastenradtaugliche Anlagen, zu realisieren. Auch im Klimaschutzkonzept wurde das Thema Fahrradparken sowie der damit verbundene „Wille“ zur Erhöhung der Abstellkapazitäten im Stadtgebiet in „Maßnahme D4.3 Ausbau von Radabstellanlagen“ beschlossen.

Der weitere Ausbau von Fahrradabstellanlagen im Bestand erfordert häufig eine Neuaufteilung vorhandener Flächen im öffentlichen Raum, ohne andere Nutzungsansprüche unverhältnismäßig einzuschränken. Eine frühzeitige Kommunikation und eine transparente Abwägung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche werden empfohlen. Vorrangig sollen bereits befestigte Flächen genutzt werden. Neben verfügbaren Freiflächen kann jedoch je nach örtlicher Situation eine Umnutzung von Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs, des Verkehrsgrüns oder von gewerblich genutzten Flächen erforderlich werden (vergleiche VEP der Stadt Karlsruhe). Ein Ausbau des Angebots zulasten von Barrierefreiheit auf Gehwegflächen und einer Unterschreitung der Rest Gehwegbreite von 1,60 Meter ist auszuschließen.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf Lücken im Straßenraum, beispielsweise Abstandsflächen von Fußgängerüberwegen und Querungsstellen. Fahrradabstellanlagen lassen sich dort sinnvoll integrieren, da abgestellte Fahrräder Sichtbeziehungen deutlich weniger beeinträchtigen als parkende Kraftfahrzeuge. Eine Verknüpfung zu Maßnahme 10 ist bei vorhandenem Bedarf anzustreben.

„Nach dem Prinzip der „dezentralen Konzentration“ (viele kleinere bis mittlere Anlagen für etwa 6 bis 30 Fahrräder) sind Standorte und ihre Kapazitäten zu definieren“ (vergleiche VEP). Es wird stets geprüft, auf welchen Flächen die maximale Anzahl an Abstellanlagen realisiert werden kann.

Ergänzend soll im Nahbereich von Haltestellen das Bike and Ride (B+R) - Angebot bedarfsgerecht ausgebaut werden (vergleiche Maßnahme 5).

Die Planung und Umsetzung neuer Fahrradabstellanlagen sowie die Erhöhung von deren Qualität stellen eine Daueraufgabe dar und sind fester Bestandteil der jährlichen Ausbauprogramme. Die beschlossenen Konzepte sehen vor, Fahrradparken konzeptionell auf Grundlage einer Bestandsaufnahme zu betrachten. Inzwischen hat sich hierfür ein funktionierender Workflow zwischen dem Stadtplanungsamt, dem Ordnungs- und Bürgeramt sowie dem Tiefbauamt etabliert. Dieser soll durch eine weitere Digitalisierung der Prozesse unterstützt werden, um auf Hinweise und Bedarfe hinsichtlich fehlender Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zeitnah reagieren zu können und die Anzahl der Fahrradabstellanlagen kontinuierlich zu erhöhen.

Der Ausbau des Fahrradparkens ist als Querschnittsaufgabe zu verstehen. Eine weitere Verbesserungsmöglichkeit wird deshalb beispielweise in der verstärkten Abstimmung mit den folgenden Beteiligten gesehen:

- Schul- und Sportamt (SUS) / Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft (HGW) / Gartenbauamt (GBA) auf Flächen von Schulen und Kindergärten
- GBA bei Grünflächen und Spielplätzen
- Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) / Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) an Haltestellen
- HGW an städtischen Dienststellen



Abbildung 13 Lastenradtaugliche Anlehnbügel

Die Standards für öffentliche Fahrradstände wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Unter anderem soll ein bequemes Ein- und Ausparken, ein sicheres Abstellen beladener Fahrräder sowie das Anschließen des Fahrradrahmens (auch von Kinderfahrrädern) ermöglicht werden (vergleiche VEP). Bei Errichtung neuer Anlagen werden überwiegend Anlehnbügel verwendet, die durch ihre Ausführung sowie einen Abstand von 1,20 Metern untereinander für Lastenräder geeignet sind (siehe Abbildung 13). Separate Fahrradstände ausschließlich für Lastenräder werden nicht als zielführend bewertet, da das Abstellen von normalen Fahrrädern an gesonderten Lastenrad-Fahrradständen weder verboten noch kontrolliert und sanktioniert werden. Fahrradstände müssen für einen sicheren Stand und Diebstahlschutz auf befestigtem Untergrund aufgebracht werden. Dies kann beispielsweise Asphalt oder Pflaster sein. Fahrradabstellanlagen auf unbefestigten Flächen müssen im Einzelfall geprüft werden.

Darüber hinaus werden Abstellplätze für Fahrräder bereits in der Bauleitplanung auch im privaten Bereich berücksichtigt. In der seit 20. Februar 2026 rechtskräftigen Stellplatzsatzung der Stadt Karlsruhe wurden Anzahl und Beschaffenheit notwendiger Fahrradstellplätze für Wohnungen präziser als in der Landesbauordnung bzw. VwV Stellplätze geregelt.

Um die vorhandenen Abstellkapazitäten im öffentlichen Raum effektiv nutzen zu können und freie Abstellplätze sicherzustellen ist zudem eine konsequente Entfernung nicht mehr genutzter Fahrräder („Schrotträder“) erforderlich. Dies läuft in kontinuierlicher Abstimmung zwischen dem Kommunalen Ordnungsdienst (KOD) und dem Team Sauberes Karlsruhe (TSK). Präventive Maßnahmen, die das ungeordnete Parken verringern beziehungsweise verhindern, sind zu prüfen.

Bikesharing/Leihfahrräder werden in diesem Konzept nicht separat betrachtet, da sich Nutzung und Abstellverhalten weitgehend mit denen privater Fahrräder decken. Von einer gesonderten Betrachtung in Bezug auf den Parkraum kann deshalb abgesehen werden.

An ausgewählten Standorten, beispielsweise in Durlach, wurden überdachte Fahrradstände im Rahmen von Pilotprojekten gebaut. Während das Aufstellen von (lastenradtauglichen) Anlehnbügeln mit einer Kapazität von je zwei Abstellplätzen inkl. Lieferung, Material und Arbeitsaufwand bei rund 250 Euro pro Stück liegt, entstehen für eine zusätzliche Überdachung weitaus höhere Kosten. Eine Überdachung für fünf Anlehnbügel kostet etwa 30.000 bis 35.000 Euro. Bei zusätzlicher Beleuchtung entstehen weitere Kosten, insbesondere durch Kabelgraben und Kabelverlegung. Gleichzeitig hat sich die Suche nach geeigneten Standorten in der Vergangenheit als schwierig erwiesen.

Am Karlsruher Hauptbahnhof besteht weiterhin ein Fahrradparkhaus für mehr als 600 Fahrräder. An einzelnen Standorten im Stadtgebiet wurden Fahrradboxen errichtet, die insbesondere für hochwertige oder witterungsempfindliche Fahrräder zusätzliche Sicherheit und Schutz bieten. Es soll geprüft werden, ob zukünftig weitere Fahrradparkhäuser realisiert werden können, auch wenn diese nur in Bestandsgebäuden kostentragend möglich sind. Dies betrifft insbesondere innenstadtnahe Bereiche sowie Standorte mit hoher Nachfrage und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Vor diesem Hintergrund liegt der Schwerpunkt derzeit auf dem weiteren Ausbau der Abstellkapazitäten. Maßnahmen zur zusätzlichen Komfortsteigerung, beispielsweise Überdachungen, werden aufgrund des hohen finanziellen Aufwands nachrangig betrachtet. Der weitere Ausbau sowie Unterhalt und gegebenenfalls Erneuerung werden aus den bestehenden jährlichen Budgets für Radverkehr und Mitteln aus dem Klimaschutzkonzept getragen. Förderungen und Zuschüsse von Land und Bund werden, soweit verfügbar, in Anspruch genommen.

Maßnahme 10 – Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen



- **Stadtplanungsamt**
- Tiefbauamt
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Polizeipräsidium



Hohe Priorität

Mittelfristige
Realisierung

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und im Sinne der „Vision Zero“ sollen Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen dauerhaft freigehalten werden. Hierfür sind problematische Bereiche, insbesondere an Schulwegen, Unfallhäufungsstellen sowie in dicht bebauten Quartieren und Bewohnerparkzonen, prioritär zu behandeln und je nach örtlicher Situation durch bauliche oder nicht-bauliche Maßnahmen umzugestalten. Da durch die Umsetzung Parkmöglichkeiten entfallen können, ist eine enge Abstimmung mit dem Aktionsplan Fußverkehr erforderlich.

Maßnahmenbeschreibung

Die Verkehrssicherheit und das Verfolgen der „Vision Zero“ mit dem Ziel, Verkehrssysteme so zu gestalten, dass keine Todesfälle oder schweren Verletzungen im Straßenverkehr entstehen, stellen zentrale Aufgaben der Verkehrsplanung dar. Orte mit hohem Unfallgeschehen entstehen häufig dort, wo sich verschiedene Verkehrsarten begegnen. Damit sich verschiedene Verkehrsteilnehmende frühzeitig erkennen und Unfälle vermieden werden können, sind freie Sichtbeziehungen erforderlich. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt, dass beim Parken vor Kreuzungen und Einmündungen ein Mindestabstand von fünf Metern zu den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten einzuhalten ist. Zusätzlich sind die Sichtfelder gemäß RAST freizuhalten. Insbesondere in dicht bebauten Gebieten wird diese Vorgabe jedoch vom ruhenden Verkehr häufig nicht eingehalten. Zudem wird teilweise außerhalb markierter Flächen geparkt.

Da das Freihalten von Sichtfeldern eine Daueraufgabe für die Stadtverwaltung darstellt, muss das Stadtgebiet unterteilt sowie festgelegt werden, welche Streckenabschnitte vorrangig betrachtet werden. Hierzu sollen folgende Kriterien in die Priorisierung einfließen:

- Kinder werden durch ihre geringe Körpergröße beim Queren an Knotenpunkten und Querungsstellen besonders leicht übersehen. Deshalb sollen insbesondere Wege, die in der Schulwegplanung berücksichtigt sind, zuerst betrachtet werden.
- Orte, die auf Basis der polizeilichen Auswertungen der elektronischen Unfalltypensteckkarte (EUSKa) in Unfallhäufungsstellen beziehungsweise -linien liegen, sollen vordringlich betrachtet werden.
- Querungsstellen im direkten Umfeld von Kindertagesstätten, Altersheimen und ähnlichen Einrichtungen sollen ebenfalls prioritär betrachtet werden.
- Bewohnerparkzonen liegen in innenstadtnahen oder dicht besiedelten Gebieten und gehen in der Regel mit einem hohen Parkdruck einher. Hierdurch sind häufiger Falschparkvorgänge zu beobachten, welche in weiterer Folge Sichtfelder beeinträchtigen. Aber auch bauliche Parkstände liegen teilweise in Sichtfeldern und müssen überprüft werden. Aufgrund dessen sollen Knotenpunkte und Querungsstellen in bestehenden Bewohnerparkzonen und in Bereichen mit dichter Bebauung vorrangig betrachtet werden. Gerade mit Blick auf die Kommunikation an die Bürgerinnen und Bürger scheint diese quartiersweise Betrachtung einzelner Bewohnerparkzonen sinnvoll.

Im Optimalfall werden Kreuzungen und Querungsstellen so umgestaltet, dass das verbotswidrige Abstellen von Fahrzeugen baulich verhindert wird, ohne dass das Parkraumangebot zu sehr eingeschränkt wird. Da durch die Umsetzung von Maßnahmen des Aktionsplan Fußverkehr möglicherweise mehrere Parkflächen innerhalb eines Quartiers entfallen können, ist eine enge Abstimmung beziehungsweise Abwägung zwischen den beiden Konzepten zwingend erforderlich. Die Möglichkeit, Flächen in Sichtfeldern zu entsiegeln, soll dabei immer geprüft werden. Da es sich bei baulichen Änderungen jedoch um mittel- bis langfristige sowie planungs- und kostenintensive Maßnahmen handelt, sind ergänzend auch nicht-bauliche Lösungen zu berücksichtigen. Diese können mit vergleichsweise geringem Aufwand umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund können zur Freihaltung der Sichtfelder verschiedene Elemente zum Einsatz kommen. Beispielsweise können Bodenmarkierungen und Beschilderung oder Elemente wie aufgeklebte Bordsteine zur Freihaltung der Sicht aufgebracht werden. Auch eine Verknüpfung mit Maßnahme 9 kommt bereits häufig zur Anwendung, indem Fahrradständer in den Sichtfeldern aufgestellt werden. Die Sicht ist durch abgestellte Fahrräder im Vergleich zu einem parkenden Fahrzeug deutlich weniger eingeschränkt. Dies erhöht

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ohne zusätzlichen Flächenverbrauch, da diese Bereiche ohnehin freigehalten werden müssen. Ein erstrebenswertes Vorbild zur Umsetzung stellt die sogenannte „Stuttgarter Ecke“ dar.

Exkurs: Stuttgarter Ecke

Die „Stuttgarter Ecke“ bezeichnet ein verkehrsplanerisches Gestaltungselement zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Einmündungen in Stuttgart. Ziel ist es, Sichtbeziehungen zu verbessern und insbesondere die Sicherheit von zu Fuß Gehenden zu erhöhen. Dabei werden Sperrflächen, Markierungen und häufig auch Poller eingesetzt, um das verbotswidrige Parken von Fahrzeugen in Kreuzungsbereichen zu verhindern (Landeshauptstadt Stuttgart, o.J.).

Um die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu fördern, werden abhängig von den örtlichen Platzverhältnissen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Scooter sowie Krafträder innerhalb der „Stuttgarter Ecke“ vorgesehen.

In leicht abgewandelter Form wurden in Karlsruhe bereits Maßnahmen umgesetzt, die sich bewährt haben (siehe Abbildung 14). Durch die Umsetzung des dargestellten einseitigen Abschnitts entstanden Kosten für Markierung, Verkehrsausstattung und Fahrradständer von rund 3.600 Euro. Auch wenn die Kosten standortabhängig neu zu bewerten sind, zeigt sich, dass nicht-bauliche Maßnahmen im Vergleich zu baulichen Umgestaltungen mit deutlich geringerem Aufwand umgesetzt werden können. Die Finanzierung muss nach entsprechender fachlicher Priorisierung aus den Sockelbeträgen des zuständigen Fachamtes erfolgen. Bei umfangreicheren Maßnahmen sind zusätzliche Mittel auch zur Unterhaltung und Erneuerung zur Verfügung zu stellen.



Abbildung 14 Freihalten von Sichtfeldern an Knotenpunkten

Insbesondere an sehr weitläufigen Querungssituationen mit entsprechendem Querungsbedarf soll das Freihalten der Knotenpunkte nach diesem Vorbild weiterverfolgt werden. Um die notwendigen Sichtfelder freizuhalten, soll auf den Flächen im direkten Knotenpunktsbereich kein Stadtmobiliar platziert werden. Im erweiterten Umfeld ist es jedoch denkbar, Flächen dem ruhenden Pkw-Verkehr zu entziehen und stattdessen Fahrradständer oder (nicht sichtbehinderndes) Mobiliar aufzustellen.

Die Integration von E-Scooter-Abstellflächen im direkten Kreuzungsbereich wird nicht empfohlen. Aufgrund der begrenzten Genauigkeit von Geofencing-Systemen besteht das Risiko, dass E-Scooter ungeordnet im gesamten Kreuzungsbereich abgestellt werden. Dadurch können Sichtbeziehungen und Querungsbereiche zusätzlich beeinträchtigt werden. Vorrangig sollten daher Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorgesehen werden.

Maßnahme 11 – Abstellflächen für E-Scooter



- **Ordnungs- und Bürgeramt**
- Stadtplanungsamt
- Tiefbauamt



In Karlsruhe führen E-Scooter insbesondere durch ungeordnetes Abstellen zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum. Zur Steuerung wurden die Fahrzeuganzahl begrenzt, eine Sondernutzungsgebühr eingeführt sowie Abstellflächen in besonders belasteten Bereichen eingerichtet. Die Stadt Karlsruhe verfolgt ein Mischsystem aus Free-Floating-Angeboten und festen Abstellflächen, das weitergeführt und bei Bedarf durch zusätzliche Abstellbereiche ergänzt werden soll.

Maßnahmenbeschreibung

Seit dem Inkrafttreten der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokraftfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) im Jahr 2019 haben E-Scooter-Anbietende deutschlandweit in vielen Städten ein entsprechendes Angebot aufgebaut. Auch in Karlsruhe hat sich ein entsprechendes Sharing-Angebot etabliert, welches die Idee der Mikromobilität und der Letzten Meile unterstützen soll. Die Anzahl der verfügbaren E-Scooter lag je nach Jahreszeit, Nachfrage und Anzahl der Anbietenden bislang zwischen 3.000 und 4.000 Fahrzeugen (Stand: Juli 2025).

Problematisch wird dies, wenn Nutzungskonflikte und Beschwerden aufgrund ungeordnet abgestellter E-Scooter, blockierter Gehwege sowie eingeschränkter Barrierefreiheit auftreten. Für zu Fuß Gehende – insbesondere für Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen sowie Menschen mit Sehbehinderungen – entstehen hierdurch zusätzliche Sicherheitsrisiken. Betroffen sind vor allem hochfrequentierte Bereiche, in denen die abgestellten Elektro-Tretroller die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit öffentlicher Flächen in hohem Maß beeinträchtigen können.

Nach Auswertung der Datenlage wird ein E-Scooter in Karlsruhe im Durchschnitt etwa einmal pro Tag ausgeliehen. Mit Blick auf eine nachhaltige und wirtschaftliche Nutzung ist aus Sicht der Verwaltung eine durchschnittliche Nutzung von einer Ausleihe pro Tag pro E-Scooter sehr gering. Vor diesem Hintergrund wurde die Gesamtzahl der E-Scooter im Stadtgebiet zum 1. März 2026 auf 2.000 Fahrzeuge von maximal drei Anbietenden begrenzt.

Zur Steuerung dieser Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum verfolgt die Stadt Karlsruhe ein Mischsystem aus Free-Floating-Angeboten und festen Abstellbereichen, welches die Vorteile beider Systeme vereint.

An stark belasteten Bereichen hat die Stadtverwaltung Karlsruhe in Abstimmung mit den E-Scooter-Anbietenden Abstellflächen definiert (siehe Abbildung 15). Diese Flächen befinden sich derzeit im Bereich des Hauptbahnhofes sowie im unmittelbaren Umfeld der Fußgängerzone in der Innenstadt und werden durch Verkehrszeichen oder bei Bedarf auch durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet. In einem definierten Sperrradius dürfen E-Scooter nur innerhalb dieser Flächen abgestellt werden, ansonsten kann der Bezahlvorgang nicht abgeschlossen werden. So kann das ungeordnete Abstellen in sensiblen Bereichen reduziert werden. Für bestimmte Stadtteile (Kernzone 1 „Innenstadt nah“ und Kernzone 2 „Durlach“) dürfen nur eine begrenzte Anzahl an E-Scootern pro Anbietendem abgestellt werden. Innerhalb der Kernzone 1 dürfen maximal 300 Fahrzeuge mit maximal fünf Fahrzeugen pro Abstellort und maximal 100 in der Kernzone 2 pro Anbietendem zur Verfügung gestellt werden.



Abbildung 15 Abstellfläche E-Scooter

Um die Flexibilität des Sharing-Angebots gleichzeitig zu erhalten, gilt außerhalb dieser Hotspots das Free-Floating-System. Im restlichen Stadtgebiet muss ein E-Scooter innerhalb des Geltungsbereichs der Anbietenden

dementsprechend nicht an bestimmten Orten oder Stationen abgestellt werden. Stattdessen steht er dort, wo dieser vom letzten Nutzenden abgestellt wurde. Der aktuelle Standort wird in den Apps angezeigt. Grundsätzlich gilt aber auch hier, dass ein E-Scooter ordnungsgemäß abgestellt werden muss. Beim Abstellen muss deshalb vom Nutzenden ein Foto des E-Scooters hinterlegt werden, ohne dieses kann die Fahrt nicht beendet werden. Ordnungsgemäß bedeutet unter anderem, dass ein E-Scooter nicht verkehrsbehindernd oder gefährdend abgestellt wird – vor allem auf Gehwegen und Radwegen. Es muss stets eine freibleibende, nutzbare Rest-Gehwegbreite von mindestens 1,60 Metern gewährleistet sein. Werden E-Scooter verkehrsbehindernd abgestellt, sind Verwarnungen mit Verwarngeld möglich. Zudem sind Parkverbotszonen definiert. Innerhalb dieser Zonen ist es nicht möglich den Ausleihvorgang zu beenden. Darüber hinaus ist es beispielsweise verboten, den E-Scooter in Fußgängerzonen, Grünflächen oder an Haltestellen abzustellen.

Aktuell werden die Innenstadt sowie der Bereich des Hauptbahnhofs als vorrangige Schwerpunktbereiche für Abstellflächen angesehen. Die derzeitigen Maßnahmen und die Auswirkungen der eingeführten Sondernutzungserlaubnis sollen zunächst beobachtet und evaluiert werden. Es wird erwartet, dass die reduzierte Gesamtzahl an Fahrzeugen zu einer Entlastung der Situation beiträgt und das bestehende Mischsystem weitergeführt werden kann.

Sollten weiterhin erhebliche Nutzungskonflikte oder Beschwerdelagen bestehen, wird empfohlen, zusätzliche Abstellplätze in besonders belasteten Gebieten einzurichten. Die Konkurrenz zu Flächen für Fahrradabstellanlagen, Parkplätze oder andere Nutzungen muss jedoch abgewogen werden. Um Hotspots besser identifizieren zu können, kann auch eine Analyse der Nutzungs- und Bewegungsdaten der Anbietenden zur Hilfe genommen werden. Durch die Einrichtung einer Fläche, wie in Abbildung 15 erkennbar, entstehen in Summe Kosten von circa 650 Euro pro Standort. Die Abstimmung über zusätzliche Abstellflächen und Umsetzung erfolgt weiterhin zwischen dem Ordnungs- und Bürgeramt, dem Stadtplanungsamt und dem Tiefbauamt. Die Finanzierung muss nach entsprechender fachlicher Priorisierung aus den Sockelbeträgen des zuständigen Fachamtes erfolgen.

Maßnahme 12 – Carsharing



- Stadtplanungsamt
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Tiefbauamt



Mittlere Priorität

Mittelfristige
Realisierung

Im öffentlichen Raum besteht bereits ein etabliertes Carsharing-System aus stationären Ausleihorten und einem Free-Floating-Modell, bei dem Karlsruhe eine Spitzenstellung im bundesweiten Vergleich einnimmt. Wie bereits im Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe 2012 vorgesehen, gilt es diesen Vorsprung dauerhaft zu sichern und Carsharing stärker in das kommunale Mobilitätsmarketing einzubetten. Eine weitere Ausweisung von Carsharing-Parken im öffentlichen Raum soll im stadtverträglichen und bedarfsorientierten Maß im Zuge der Neuplanung von Bewohnerparkzonen geprüft werden.

Maßnahmenbeschreibung

Karlsruhe ist seit jeher Carsharing-Hauptstadt, auf Basis des Rankings des Bundesverband Carsharing (bcs) mit dem Vergleichswert der Carsharing-Fahrzeuge pro 1.000 Einwohnenden (bcs, 2024). Wie in Abbildung 16 sichtbar, liegt Karlsruhe mit 5,35 Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnenden auf Platz eins mit deutlichem Abstand vor München und Hamburg (Stand 2024). Wie im Verkehrsentwicklungsplan und Klimaschutzkonzept beschlossen, gilt es diesen Vorsprung zu sichern und Carsharing stärker in das kommunale Mobilitätsmarketing einzubetten.



Abbildung 17 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Seitdem es die rechtlichen Vorgaben zuließen, wurden in Karlsruhe Carsharing-Parkflächen im öffentlichen Raum

ausgewiesen (siehe Abbildung 17). In Karlsruhe gibt es bislang nur ein etabliertes Carsharing-Unternehmen. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Stadt Karlsruhe ein unbürokratisches, pragmatisches Vorgehen für die Ausweisung von Carsharing-Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Mit der Aufnahme des Carsharing-Zusatzzeichens in die StVO im Jahr 2020 wurden in Abstimmung mit dem hiesigen Betreiber „stadtmobil CarSharing GmbH & Co. KG“ sukzessiv Carsharing-Parkflächen mit der StVO-Beschilderung im ganzen Stadtgebiet ausgewiesen. Zwischenzeitlich stehen im

öffentlichen Raum 225 ausgewiesene Carsharing-Parkstände zur Verfügung, die stationsbasiert genutzt werden (Stand Mai 2026). Dies ist im Vergleich mit anderen Städten eine sehr hohe Anzahl und unterstützt die Präsenz und damit Sichtbarkeit in der Stadt.

Stadtmobil hat zudem Stationen im öffentlichen Raum eingerichtet ohne explizite ausgewiesene Carsharing-Parkflächen. Die Abstellung der Carsharing-Fahrzeuge erfolgt an allgemeinen Stellplätzen in definierten Straßenzügen.

Gleichzeitig wurden über 350 Ausnahmegenehmigungen an die „stadtfliiter“ (Free-Floating-Flotte von stadtmobil) vergeben (Stand Mai 2026), so dass diese in allen Bewohnerparkzonen und an bewirtschafteten Parkplätzen mit Parkscheinautomaten abgestellt werden dürfen.

Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass Carsharing nur nachhaltig beziehungsweise klimafreundlich ist, wenn dies stationsbasiert betrieben wird. Die verpflichtende und verlässliche Vorbuchung fördert sowohl eine seltenere Nutzung als auch die Möglichkeit, auf ein eigenes Kfz-Fahrzeug zu verzichten. Free-Floating-Systeme sind zwar nutzerfreundlich, führen in der Regel aber zu Mehrverkehren. Daher sollte vorrangig stationsbasiertes Carsharing im verträglichen Maß unterstützt werden.

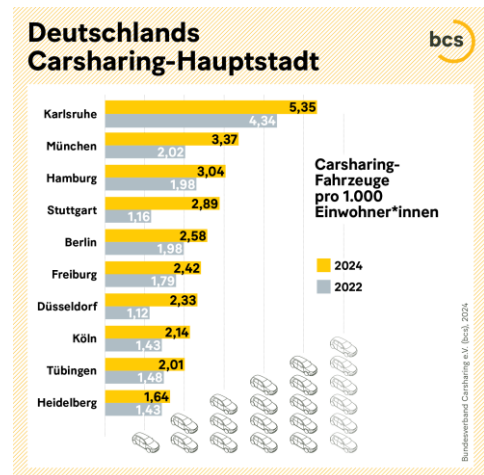


Abbildung 16 Deutschlands Carsharing-Hauptstadt (bcs, 2024)

Eine moderate Ausweitung von Parkständen im öffentlichen Raum, die für Carsharing-Fahrzeuge reserviert sind, soll im Zuge der Neuausweisung beziehungsweise Neuordnung von Bewohnerparkzonen berücksichtigt werden. Die rechtliche Grundlage hierfür liefert die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO zu § 45, Rn. 32). So dürfen bei Bedarf bis zu maximal 5 % der Parkflächen einer Zone für Carsharing reserviert werden. Die Einzelfallprüfung auf Basis der Parkdruckerhebungen und der Erfassung des entsprechenden Bedarfs in den jeweiligen Gebieten obliegt der Verwaltung bei Erstellung der quartiersbezogenen Umsetzungskonzepte. Hierbei müssen Zielkonflikte zwischen Carsharing-Parkständen mit allgemein zugänglichen Parkständen und Flächen für Entsiegelung und Begrünung, Müllabholung, Fahrradstände, Außenbewirtungen usw. abgewogen werden.

Darüber hinaus unterstützt der KVV Carsharing durch die Integration in die Buchungs-App „regiomove“ sowie durch Kooperationen zwischen KVV-Abo-Besitzenden und stadtmobil-Kundinnen und Kunden. Carsharing stellt somit eine attraktive Ergänzung zum Umweltverbund dar (vergleiche Nahverkehrsplan der Stadt Karlsruhe). Die Stadtverwaltung selbst nutzt stadtmobil als Großkundin für Dienstfahrten. Diese Verknüpfungen und Einbindung in das kommunale Mobilitätsmanagement sollen weiterhin bestehen bleiben und ein Austausch mit stadtmobil regelmäßig erfolgen.

E-Ladesäulen wären an Carsharing-Parkständen nur nach Ausschreibungs- und Vergabeverfahren möglich, sowohl für die Carsharing-Parkstände als auch für den Betrieb der Ladesäule. Derzeit wird kein wirtschaftlich tragfähiges Konzept für eine solche Doppelvergabe gesehen. Von der Stadt wird daher vordringlich im öffentlichen Raum eine E-Ladeinfrastruktur für Schnell- und Langsamladen für alle Benutzenden ausgebaut, welche auch von E-Carsharing-Fahrzeugen genutzt werden kann. Die Elektrifizierung von stationsbasierten Carsharing-Parkplätzen mit Langsamlademöglichkeit (Säule beziehungsweise Wallbox) geschieht vordringlich im öffentlich zugänglichen und privaten Raum (vergleiche Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur).

Die Umsetzung erfolgt derzeit im Rahmen bestehender personeller und finanzieller Ressourcen der Stadtverwaltung. Personelle Leistungen werden ämterübergreifend erbracht, während Materialkosten, beispielsweise für Beschilderung, überwiegend durch das Tiefbauamt getragen werden. Sollte künftig ein Ausschreibungs- oder Vergabeverfahren erforderlich werden, sind die hierfür notwendigen personellen Kapazitäten vorab gesondert zu prüfen. Ergänzend kann in diesem Zusammenhang auch eine teilweise Gegenfinanzierung, beispielsweise über Gebühren oder Nutzungsentgelte, erforderlich werden.

Maßnahme 13 – E-Ladeinfrastruktur



- **Umwelt- + Arbeitsschutz**
- Tiefbauamt
- Stadtplanungsamt
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Liegenschaftsamt
- Gartenbauamt



Mittlere Priorität



in Umsetzung

Im Jahr 2025 hat der Gemeinderat die Fortschreibung des „Rahmenkonzepts für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe“ beschlossen. Die dort genannten Ziele sind weiterhin gültig und vereinbaren sich mit denen des Parkraumkonzepts.

Maßnahmenbeschreibung

Die Stadt Karlsruhe verfolgt mit dem Rahmenkonzept für öffentliche und öffentlich zugängliche E-Ladeinfrastruktur (E-LIS) das Ziel, den Ausbau der Elektromobilität als Baustein der Verkehrswende und zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 zu unterstützen. Dabei soll der Ausbau der öffentlichen E-LIS bedarfsgerecht und stadtverträglich erfolgen. Grundlage bilden das Klimaschutzkonzept 2030, der Verkehrsentwicklungsplan sowie bundes- und landesweite Strategien zur Ladeinfrastruktur.

Öffentliche Ladeangebote sollen insbesondere dort geschaffen werden, wo private Lademöglichkeiten nur schwer realisierbar sind. Schnellladestandorte sollen nicht innerhalb der Wohnquartiere, sondern vor allem an gut erreichbaren Hauptverkehrsstraßen entstehen. Für wohnortnahes Laden sind ergänzend Langsamladesäulen innerhalb der Quartiere vorgesehen. Dies kommt insbesondere Haushalten ohne eigene Parkmöglichkeit zugute. Geeignete Standorte werden anhand von klar definierten Kriterien im Rahmenkonzept für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe und Leitfaden für den Ausbau von AC-Ladestationen (Langsamladen) identifiziert.

Bei der Standortwahl für Ladeinfrastruktur stehen daher insbesondere verkehrliche, städtebauliche und funktionale Anforderungen im Vordergrund. Ladeeinrichtungen sollen bevorzugt auf bestehenden Parkierungsflächen errichtet werden, beispielsweise auf öffentlichen, baulichen Parkständen, Park-and-Ride-Anlagen, Parkbauten, Kundenparkplätzen oder anderen bereits versiegelten Flächen. Dadurch kann zusätzlicher Flächen- und Ressourcenverbrauch vermieden werden. Weiterhin werden die Standorte so gewählt, dass Faktoren wie eine bestehende, hohe Parkraumnachfrage im Quartier, die Aufstellungsart der Parkstände oder bereits bestehende Nutzungszuweisungen von Parkständen berücksichtigt werden.

Die Abstimmung von Standorten erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem Umwelt- und Arbeitsschutz, dem Tiefbauamt, dem Stadtplanungsamt, dem Ordnungs- und Bürgeramt, dem Liegenschaftsamt und dem Gartenbauamt. Im Rahmenkonzept für E-LIS wurden hierfür Kriterien zu Standortlage, Stellplatznutzung, Verfügbarkeit von Parkraum, individueller Parkplatzsituation inkl. Umgebung und Netzinfrastruktur entwickelt, die bei den Abstimmungen berücksichtigt werden müssen.

Maßnahme 14 – Parkraumkontrolle

Maßnahme 14.a – Schwerpunktkontrollen und Kontrolldichte

		■ Ordnungs- und Bürgeramt	 Mittlere Priorität	 Mittelfristige Realisierung
---	---	----------------------------------	---	--

Neben der verstärkten Kontrolle von innenstadtnahen Bereichen, ist der Fokus auf sicherheitsrelevante Bereiche zu richten. Auch die regelmäßige Kontrolle von neuen Bewohnerparkzonen muss sichergestellt werden. Die Kontrollen hängen zwangsläufig von der Personalstärke ab. Eine Effizienzsteigerung ist durch die digitale Parkraumkontrolle möglich (vergleiche Maßnahme 14.b).

Maßnahmenbeschreibung

Eine effektive Parkraumüberwachung ist Voraussetzung für die Einhaltung bestehender Regelungen. Insbesondere in Bereichen mit hoher Parkraumauslastung führen fehlende Kontrollen häufig zu ordnungswidrigem Verhalten, beispielsweise zum Parken in Kreuzungsbereichen oder außerhalb markierter Parkstände. Dadurch werden Sichtbeziehungen eingeschränkt, Rettungswege blockiert sowie die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Regelmäßige Kontrollen im ruhenden Verkehr können dazu beitragen, die Wahrnehmbarkeit der Verkehrsüberwachung zu erhöhen und dauerhaft regelkonformes Verhalten zu fördern. Eine hohe Entdeckungswahrscheinlichkeit bei Verstößen muss sichergestellt werden. Sind Belange der Verkehrssicherheit massiv beeinträchtigt, muss das Abschleppen dieser Fahrzeuge angewendet werden.

Im Rahmen der vorgegebenen Dienstzeiten entscheidet die Verkehrsüberwachung täglich anhand der Beschwerdelage aus der Bürgerschaft flexibel, wo Schwerpunkte gesetzt werden. Innenstadtnahe Stadtteile werden täglich im Rahmen der regulären Fußstreife kontrolliert. Ein großer Schwerpunkt liegt auf sicherheitsrelevanten Bereichen, dazu zählen Brandschutzzonen, Sichtfelder an Knotenpunkten, Geh- und Radwege, aber auch unübersichtliche Stellen im Straßenverkehr. Zudem werden Bewohnerparkzonen, Behindertenparkstände und E-Ladesäulen besonders berücksichtigt. Auch gebührenpflichtige Stellflächen und Ladezonen gehören zu den verstärkt kontrollierten Örtlichkeiten.

Zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit und weiterhin zur Erreichung des Ziels der „Vision Zero“, soll der Fokus der Kontrollen im Rahmen der personellen Möglichkeiten entlang der genannten Schwerpunkte beibehalten und die Kontrolldichte in besonders belasteten Bereichen erhöht werden. Bereiche mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen, Umfeldbereiche von Schulen und Kindertagesstätten, bekannte Unfallhäufungsstellen beziehungsweise Unfallhäufungslinien und Konfliktbereiche sowie Beschwerden aus der Bürgerschaft sollen in die Priorisierung einfließen.

Werden die Bewohnerparkzonen gemäß Maßnahme 2.a ausgeweitet, so muss auch eine verstärkte Kontrolle dieser Bereiche sichergestellt sein. Die Verkehrsüberwachung ist bereits heute in allen Stadtteilen in Karlsruhe im Einsatz. Sobald sich vor Ort die rechtlichen Vorgaben ändern, also Bewohnerparkregelungen eingeführt werden, werden die Überwachungskräfte Parkverstöße entsprechend ahnden.

Die Ausweitung der Kontrolldichte setzt ausreichende personelle Kapazitäten bei der Verkehrsüberwachung voraus. Entsprechend sind die hierfür notwendigen personellen und organisatorischen Voraussetzungen langfristig sicherzustellen. Eine gesamtheitliche Erhöhung der Kontrolldichte und der Effizienz ist durch die Einführung der digitalen Parkraumkontrolle mittels Scan-Fahrzeugen möglich (vergleiche Maßnahme 14.b).

Die Dienstzeiten der Verkehrsüberwachung sind per Dienstverordnung klar vorgeschrieben und auch in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Personalrat festgelegt worden. Eine Ausweitung der Dienstzeiten ist derzeit nicht vorgesehen. Ausnahmen werden aber bereits im Hinblick auf eine Erhöhung der wöchentlichen Arbeitszeit von Teilzeitkräften angestrebt, sofern diese im Einzelfall im Rahmen des aktuellen Haushaltsstabilisierungsprozesses genehmigt werden.

Maßnahme 14.b – Digitale Parkraumkontrolle



- **Ordnungs- und Bürgeramt**
- Tiefbauamt
- Stadtplanungsamt



Hohe Priorität



Mittelfristige Realisierung

Es wird empfohlen, die Möglichkeiten der digitalen Parkraumkontrolle weiter zu prüfen und rechtssicher schrittweise einzuführen. Der Einsatz von Scan-Fahrzeugen bietet Potenzial, die Effizienz der Kontrollen des ruhenden Verkehrs mit gleichbleibendem Personal zu erhöhen.

Maßnahmenbeschreibung

Die Kontrolle des ruhenden Verkehrs stellt bei beschränkten Personalkapazitäten eine zunehmende Herausforderung für die Verkehrsüberwachung dar. Durch die Einführung der digitalen Parkraumkontrolle besteht das Potenzial, die Kontrollichte aufgrund schnellerer Kontrollen erhöhen zu können. Diese Effizienzsteigerung unterstützt eine flächendeckende und rechtssichere Kontrolle und ermöglicht Kontrollmaßnahmen im Rahmen dieses Konzeptes auszuweiten. Nur durch eine regelmäßige Kontrolle kann die Wirksamkeit der Maßnahmen im Parkraummanagement sichergestellt werden.

Die digitale Parkraumkontrolle wird mit Scan-Fahrzeugen durchgeführt. Scan-Fahrzeuge (siehe Abbildung 18) sind Fahrzeuge, die mit Kamerasystemen ausgestattet sind und während der Fahrt Kennzeichen parkender Fahrzeuge automatisiert erfassen können. Sowohl illegales Parken, beispielsweise in Kreuzungsbereichen, als auch eine Kontrolle der Parkberechtigungen – sogenanntes Schwarzparken – ist möglich. Die Kennzeichen werden mit bestehenden Datenbanken abgeglichen. Verstöße können dadurch deutlich schneller erkannt und anschließend durch Mitarbeitende der Verkehrsüberwachung überprüft werden. Es kann somit für eine höhere Gebührengerechtigkeit gesorgt werden, da Fehlverhalten häufiger und objektiv geahndet werden kann. Bereits in einigen europäischen Ländern sind Scan-Fahrzeuge im Einsatz, beispielsweise in Städten wie Warschau, Paris, Madrid oder Amsterdam (Agora Verkehrswende, 2024).



Abbildung 18 Scan Fahrzeug

Der Einsatz von Scan-Fahrzeugen ist seit der jüngsten Novelle des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im März 2026 deutschlandweit erlaubt. In Baden-Württemberg hat das Landesmobilitätsgesetz den Einsatz bereits seit März 2025 erlaubt, weshalb bereits Pilotversuche in mehreren Städten durchgeführt wurden (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2025). Die vielversprechenden Ergebnisse werden von der Stadtverwaltung beobachtet, analysiert und wenn möglich auf Karlsruhe übertragen.



Exkurs: Funktionsweise ScanCars

1. Erste Erfassung: Während der Fahrt kann ein Scan-Fahrzeug durch Kameras auf dem Dachträger kontinuierlich parkende Fahrzeuge und deren Kennzeichen erfassen.
2. Zweite Erfassung: Nach ungefähr sieben Minuten erfolgt eine zweite Befahrung der gleichen Route. Steht ein Fahrzeug am selben Ort, kann ein Parkvorgang zuverlässig festgestellt bzw. ein kürzerer Haltevorgang ausgeschlossen werden.
3. Datenabgleich: Die erfassten Kennzeichen und Positionsdaten werden noch im Fahrzeug mittels Hashwerten verschlüsselt und mit Datenbanken, beispielsweise zu Bewohnerparkausweisen oder digitalen Parktickets, abgeglichen. Bei regelkonformem Parken werden die Daten direkt gelöscht.
4. Prüfung: Wird mögliches regelwidriges Verhalten erfasst werden die Daten entsprechend gespeichert. Beim Schwarzparken erfolgt nach Maßgabe der rechtlichen Regelung im Anschluss eine kurze Sichtkontrolle durch das Überwachungspersonal. Beim Falschparken, also beispielsweise in Kreuzungsbereichen erfolgt die Kontrolle im Nachgang über den Innendienst.
5. Abschlussprüfung und Einleitung des Verfahrens: Im Innendienst entscheiden Mitarbeitende, ob ein regelwidriges Verhalten vorliegt. Liegt kein Verstoß vor, so werden die Daten unverzüglich gelöscht und das Verfahren eingestellt. Liegt jedoch ein Verstoß vor, so muss die endgültige Feststellung einer Ordnungswidrigkeit weiterhin durch Mitarbeitende des Ordnungs- und Bürgeramtes stattfinden. Anschließend kann gegebenenfalls ein Verwarnungsgeld verhängt werden. (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2025; Agora Verkehrswende, 2024)

Wie im Exkurs erläutert, ersetzt die digitale Kontrolle keine Nachprüfung. Die Bewertung von Verstößen, die bei der Durchfahrt mit dem Fahrzeug erkannt wurden, müssen nach aktueller Gesetzeslage insbesondere beim Schwarzparken, also dort wo nur mit entsprechender Genehmigung geparkt werden darf, weiterhin vor Ort kontrolliert werden. Eine Abschlussbewertung im Innendienst ist ebenfalls erforderlich.

Erste Erkenntnisse zeigten zunächst, dass sich beim Einsatz der Scan-Fahrzeuge eine Kontrollleistung von bis zu 1.000 Fahrzeugen pro Stunde ergibt (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025a). 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 Vorgaben des § 63g StVG immer eine Nachkontrolle bei Schwarzparken erforderlich ist, welche bei den ursprünglichen Erkenntnissen nicht einberechnet war. Scan-Cars werden als Ergänzung zur bestehenden Verkehrsüberwachung betrachtet. Für den Betrieb eines Scan-Fahrzeuges ist weder zusätzliches Personal erforderlich noch weniger Personal als derzeit nötig.

Bei der Einführung der digitalen Parkraumkontrolle sind die datenschutzrechtlichen Anforderungen zu berücksichtigen. Die Verarbeitung personenbezogener Daten muss rechtssicher erfolgen und auf das notwendige Maß beschränkt werden. Entsprechend sind die jeweils geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Datenschutzerfordernisse einzuhalten. Eine begleitende, proaktive Kommunikation wird empfohlen.

Grundlage für den Einsatz der Scan-Fahrzeuge in Karlsruhe bildet zum einen das digitale Parkraumkataster in einem Geoinformationssystem (GIS) mit hinterlegten Parkregelungen, wie Gebührenregeln, Bewirtschaftungszeiten, Parkhöchstsdauer und Nutzungseinschränkungen (vergleiche Maßnahme 1). Die Datengrundlage muss immer aktuell gehalten werden. Zum anderen ist eine vollständige Digitalisierung des Bewohnerparkverfahrens und der Parkberechtigungen in einem Parkregister erforderlich (Agora Verkehrswende, 2026). Für derzeit nicht digitale Parkberechtigungen wie Schwerbehindertenausweise müssen umsetzbare Lösungen entwickelt werden.

Zunächst kann die Technik in der Einführungsphase auf einem Bestandsfahrzeug nachgerüstet werden. Pilotvorhaben sollen so bereits durchgeführt und das Verfahren erprobt werden. Sollte sich der Einsatz bewähren, wird langfristig angestrebt, zusätzliche Fahrzeuge mit der Technik zur Kontrolle auszustatten. Bei einem Regelbetrieb können neben der reinen Kontrolle auch kontinuierlich Daten zur Parkraumauslastung erhoben und für die Bewertung von Maßnahmen, die den Parkraum verändern, genutzt werden. Darüber hinaus können die eingesetzten Fahrzeuge auch für weitere Erhebungen, beispielsweise zur Bewertung des Straßenzustands oder zur Kontrolle der Straßenbeleuchtung, eingesetzt werden (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025a).

Laut Angaben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg schlägt die technische Ausstattung pro Fahrzeug – je nach Anbieterfirma – mit circa 180.000 Euro zu Buche. Die laufenden Kosten liegen pro Jahr bei jeweils 30.000 Euro.

Hinzu käme – je nach Kontrollgebiet und Kontrollschwerpunkt – die Umrüstung der in dem jeweiligen Gebiet befindlichen Parkscheinautomaten auf die Möglichkeit der Kennzeicheneingabe. Dieses Erfordernis stellt den Hauptkostenfaktor bei der Einführung der digitalen Parkraumkontrolle dar. Dabei ist zur Durchführung der digitalen Kontrollen keine Einführung des Handyparkens erforderlich, jedoch eine Umrüstung der Software. Im Rahmen der Beratungen des Haushaltsplans für die Haushaltsjahre 2026/2027 wurde beschlossen, dass für die Einführung der digitalen Parkraumkontrolle mit ScanCars sowie für die dazugehörigen Vorbereitungen wie beispielsweise die Datenerhebungen Mittel aus dem Digitalisierungstopf zur Verfügung gestellt werden.

Die Einnahmen, welche aus den Kontrollen mit dem Scan-Fahrzeug generiert würden, sind bislang nicht konkret bezifferbar und von diversen Faktoren abhängig – insbesondere von der Größe des Einsatzgebietes und der Art der damit zu ahndenden Verstöße (Höhe der Verwarnungsgelder).

Es ist ein Stufenkonzept mit begleitendem Personalkonzept zur Einführung der digitalen Parkraumüberwachung durch das Ordnungs- und Bürgeramt zu erstellen. Hierin muss auch die Daueraufgabe der Datenpflege beziehungsweise Aktualisierung des in Maßnahme 1 erstellten digitalen Parkraumkatasters berücksichtigt werden. Sobald dieses Konzept vorliegt, wird dies den entsprechenden Ausschüssen zur Entscheidung vorgelegt.

Maßnahme 15 – Liefer- und gewerbliche Verkehre/Ladezonen



- **Ordnungs- und Bürgeramt**
- Stadtplanungsamt
- Tiefbauamt
- Wirtschaftsförderung
- Akteure der Liefer- und gewerblichen Verkehre



Mittlere Priorität



Mittelfristige Realisierung

Zur geordneten Abwicklung von Wirtschaftsverkehren sind Ladezonen bedarfsgerecht zu dimensionieren, räumlich sinnvoll anzuordnen und regelmäßig hinsichtlich ihrer Nutzung zu überprüfen. Bestehende Ausnahmegenehmigungen sollen beibehalten werden. Gleichzeitig sollen neue Anforderungen, beispielsweise durch Lastenradlogistik, sowie die Auswirkungen einer Ausweitung von Bewohnerparkzonen auf verfügbare Kapazitäten für Wirtschaftsverkehre beobachtet werden.

Maßnahmenbeschreibung

Liefer- und gewerbliche Verkehre sind ein wesentlicher Bestandteil des städtischen Verkehrs und für die Versorgung von Bevölkerung, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie Gewerbebetrieben unverzichtbar. Gleichzeitig führen insbesondere Liefervorgänge im öffentlichen Straßenraum vermehrt zu Nutzungskonflikten. Vor allem in dicht bebauten Quartieren und Bereichen mit Geschäftsnutzungen kommt es häufig zu Problemen durch haltende oder parkende Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe, auf Geh- und Radwegen oder in Kreuzungsbereichen. Dadurch entstehen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit sowie des Verkehrsflusses.

Während viele Verbesserungen im Bereich der Wirtschaftsverkehre durch organisatorische Maßnahmen, effizientere Wege oder Änderungen der Lieferketten zu erreichen sind, nimmt das Parkraumkonzept insbesondere Einfluss auf Ladezonen im öffentlichen Raum.

Ziel ist es, Flächen für Liefer- und gewerbliche Verkehre so bereitzustellen und zu organisieren, dass notwendige Wirtschaftsverkehre effizient abgewickelt werden können, ohne andere Nutzungen des öffentlichen Raums unverhältnismäßig einzuschränken. Vor diesem Hintergrund gewinnt die bedarfsgerechte Planung und Steuerung von Ladezonen zunehmend an Bedeutung.

In Karlsruhe wurde für „Ladezonen“ bereits eine funktionierende und gängige Praxis eingeführt. Diese sieht eine Beschilderung eines eingeschränkten Haltverbots (VZ 286) und des Zusatzzeichens „Ladezone“ vor sowie erforderlichenfalls auch entsprechende zeitlich beschränkende Zusatzzeichen (siehe Abbildung 19). Die Flächen dürfen von allen Verkehrsteilnehmenden genutzt werden, sofern Be- oder Entladevorgänge durchgeführt werden.



Abbildung 19 Ladezone

Neue Ladezonen sollen bedarfsgerecht angeordnet werden. Im Rahmen der Neuordnung oder Neuausweisung von Bewohnerparkzonen erfolgt standardmäßig eine Betrachtung der gewerblichen Bedarfe in Bezug auf notwendige Ladezonen. Außerdem wird bei Straßensanierungen oder sonstigen Veränderungen des

Straßenraums geprüft, ob ein Bedarf an Ladezonen besteht. Auch zeitlich flexible Nutzungen von Flächen sind denkbar. Durch den gezielten Einsatz von Ladezonen können Lieferverkehre geordnet abgewickelt und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum reduziert werden, wodurch sich auch die Aufenthaltsqualität verbessern kann.

Maßgeblich für die Anordnung sind insbesondere der vorhandene Parkdruck, die Nutzungsstruktur im Umfeld, gewerbliche Anforderungen sowie die Lage im Stadtgebiet. Eine pauschale Ausweisung in festen Abständen wird nicht empfohlen. Vorrangig sind innenstadtnahe Geschäftsbereiche und Bereiche mit erhöhtem Lieferverkehr zu betrachten, während in reinen Wohngebieten in der Regel kein flächendeckender Bedarf besteht.

Um Bedarfe erfassen zu können und einen engen Austausch zu fördern, sollte ein Austausch zwischen Vertretern von Gewerbe, Handel, Logistikbranche, Forschung und Stadtverwaltung stattfinden (vergleiche VEP Maßnahme W.1: Wirtschaftsverkehrsrunde). Vor dem Hintergrund, dass dies eine freiwillige Leistung der Stadtverwaltung darstellt und finanzielle und personelle Ressourcen benötigt werden, ist ein bedarfsgerechter Austausch anzustreben.

Die Gesamtkosten für eine neue Ladezonen liegen nach aktuellen Kostenschätzungen bei rund 1.000 Euro. Diese beinhalten die Beschilderung und Markierungen sowie temporäre Haltverbotsschilder zur Einrichtung der Flächen.

Des Weiteren gilt eine Reihe an Ausnahmeregelungen für Liefer- und gewerbliche Verkehre.

In Karlsruhe besteht derzeit für Pflegedienste und Handwerker die Möglichkeit eine Ausnahmegenehmigung mit Parkbevorrechtigungen zu erhalten. Diese Genehmigung berechtigt zwischen 6:00 Uhr bis 20:30 Uhr im Rahmen der beruflichen Tätigkeit zum Parken

- im eingeschränkten Haltverbot (VZ 286) außer an Ladezonen, E-Ladesäulen, Elternhalten und Flächen für Einsatzfahrzeuge,
- zum Parken an Parkscheinautomaten und Parkscheibenzonen,
- zum Parken in Bewohnerparkzonen (Zeichen 290 StVO),
- zum Parken in verkehrsberuhigten Bereichen,
- zum Be- und Entladen in Fußgängerzonen.

Im unmittelbaren Bereich des Geschäftes gilt die Genehmigung nur für 30 Minuten, dabei ist die Parkscheibe auszulegen. Damit soll ein dauerhaftes Parken von Firmenfahrzeugen verhindert werden.

Innerhalb von Bewohnerparkzonen (VZ 290) ist das Halten zum Be- und Entladen grundsätzlich für jeden zulässig. Für Dienstleistungsbetriebe besteht auch hier die Möglichkeit zur Beantragung von Ausnahmegenehmigungen zum Parken (vergleiche Maßnahme 2.b). Dieses System wird in Karlsruhe bereits gut angenommen und hat sich bislang bewährt, da tagsüber in vielen Bewohnerparkzonen noch ausreichende Kapazitäten vorhanden sind, wenn Bewohnende unterwegs sind.

Mit einer möglichen Ausweitung von Bewohnerparkzonen ist zudem davon auszugehen, dass Pendlerverkehre stärker aus den betroffenen Quartieren verdrängt werden. Dadurch können tagsüber zusätzliche freie Kapazitäten entstehen, die unter anderem dem Wirtschaftsverkehr zugutekommen.

Um Missbrauch von Ladezonen zu verhindern, läuft derzeit ein Pilotversuch zum Einsatz von Sensorik bei der Überwachung von Ladezonen an drei Standorten im Stadtgebiet. Nach der Testphase ist zu evaluieren, ob eine Ausweitung der Sensorik auf weitere Ladezonen empfohlen werden kann.

Exkurs: Verkehrszeichen Ladebereich (VZ 230)



Das Verkehrszeichen „Ladebereich“ (siehe Abbildung 20) wurde mit der aktuellsten Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung eingeführt. Im ausgewiesenen Ladebereich ist das Halten zum Be- und Entladen von Fahrzeugen ohne Verzögerung erlaubt (Anlage 2 lfd. Nr. 15.1 StVO).



Abbildung 20 VZ 230 Ladebereich (StVO, 2013)

Das Verkehrszeichen 230 kann insbesondere für Gewerbetreibende Chancen bieten. Ein Vorteil besteht darin, dass ein einziges Schild die Regelungen beinhaltet, die bisher das VZ 286 (eingeschränktes Haltverbot) mit gegebenenfalls mehreren, uneinheitlichen Zusatzschildern verdeutlichen musste. Dies soll die Erkennbarkeit verbessern.

Weiterhin ist die Regelung des Verkehrszeichens klarer als bei bisherigen Beschilderungen. Im Ladebereich ist nur das Halten oder Parken zum Beladen und Entladen von Fahrzeugen zulässig. Andere Gründe zum Halten – beispielsweise zum Ein- und Aussteigen oder für kurze Besorgungen – sind nicht inkludiert. Da Ladevorgänge ohne Verzögerungen durchzuführen sind, wird die Fluktuation erhöht und sichergestellt, dass Flächen schnell wieder freigegeben werden. Dadurch können Behinderungen des Verkehrs durch Parken in zweiter Reihe sowie das Halten auf Geh- oder Radwegen verringert werden.

Um die gängige und gut funktionierende Praxis in Karlsruhe nicht zu gefährden, hat sich die Stadtverwaltung allerdings zum jetzigen Zeitpunkt bewusst gegen die Umsetzung des Verkehrszeichens „Ladebereich“ entschieden. Die Gestaltung des Verkehrszeichens 230 suggeriert ein absolutes Haltverbot, obwohl dort sämtliche Ladeverkehre (auch private) stattfinden dürfen. Auch wenn das Verkehrszeichen dem „Taxenstand“ (VZ 229) nachempfunden ist, stellt diese Nutzung für Ladevorgänge eine Herausforderung hinsichtlich der Verständlichkeit dar. Es kann zum Verlust der Akzeptanz des tatsächlichen absoluten Haltverbots kommen. Hinzu kommt, dass es derzeit keinen Bußgeldtatbestand für die Ahnung von Falschparkern in einem solchen Ladebereich gibt. Es ist dementsprechend ungeklärt, welcher Regelsatz zur Festsetzung eines Verwarngeldes oder Bußgeldes bei Missachtung gewählt werden muss.

Selbst wenn das Verkehrszeichen Ladebereich zum Einsatz kommen sollte, wäre eine Änderung der bestehenden Ladezonen nicht verhältnismäßig. Da das Verkehrszeichen nur Beladen und Entladen erlaubt, müssten Elternhalte somit weiterhin wie derzeit üblich beschildert werden. In Folge würde es parallel verschiedene Regelungen bei Ladezonen geben, welche wiederum die Begreifbarkeit und Akzeptanz erschweren. Das Verkehrszeichen 230 bietet aus Sicht der Verwaltung keinen Mehrwert. Es wird vom Einsatz abgesehen.



Exkurs: Pilotprojekt Wirtschaftsparkplätze in Bonn

Folgende Merkmale weist das Pilotprojekt auf:

- Parkstände werden tagsüber ausschließlich für gewerbliche Nutzung ausgewiesen, abends sowie am Wochenende stehen sie der Allgemeinheit zur Verfügung
- Eingeschränktes Haltverbot (VZ 286) mit Zusatz Wirtschaftszone und blauer Markierung
- Berücksichtigt Handwerker ausweise, die im eingeschränkten Haltverbot länger parken dürfen
- Nachverfolgung mit Belegungssensoren

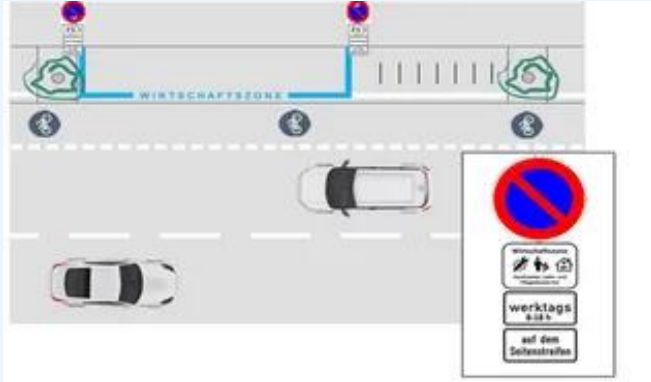


Abbildung 21 Pilotprojekt Wirtschaftsparkplätze in Bonn (Stadt Bonn, 2026)

Grundsätzlich verfolgt die Stadtverwaltung die Haltung, dass für die Einrichtung eines Verkehrsversuch, die prinzipielle Möglichkeit bestehen muss, dass dieser nach dessen Abschluss verstetigt werden darf. Die im Verkehrsversuch gefundene Verkehrsregelung muss somit rechtlich ohne Veränderung des Straßenrechts umsetzbar sein. Gleichzeitig sollte der Handlungsspielraum für Pilotprojekte nicht vorschnell eingeschränkt werden.

Wirtschaftsparkplätze, nach dem Vorbild des Pilotprojekts in Bonn, können nicht regelkonform betrieben werden und werden aufgrund der zahlreichen Ausnahmegenehmigungen, die es für Liefer- und gewerbliche Verkehre in Karlsruhe gibt, nicht als notwendig erachtet. In Karlsruhe werden ausschließlich StVO-konforme Markierungen und Symbole verwendet. Hierbei kommen weiße oder gelbe Markierungen zum Einsatz, da nur diese straßenverkehrsrechtlich angeordnet werden können.

Weiterhin käme es bei der Verkehrsüberwachung zu Schwierigkeiten bei der Kontrolle. Es ist am äußeren Erscheinungsbild des Fahrzeugs nicht zwangsläufig ersichtlich, ob ein Fahrzeug dem Wirtschaftsverkehr zuzuordnen und damit zur Nutzung berechtigt ist. Das birgt die Gefahr von Falschparkern. Aufgrund der derzeit schwierigen rechtlichen Umsetzbarkeit sowie der angespannten Haushaltslage wird die Maßnahme nicht weiterverfolgt.

Im Bereich der innerstädtischen Fußgängerbereiche sind die Wirtschaftsverkehre Zielkonflikten in besonderem Maß ausgesetzt. In der Fußgängerzone besitzt der Fußverkehr und die Aufenthaltsfunktion Vorrang. Gleichzeitig sind andere Verkehrsarten in begrenztem Umfang für Erschließungs- und Belieferungszwecke zuzulassen. Um die Nutzung der Fußgängerbereiche im öffentlichen Raum zu regeln und dabei die unterschiedlichen Belange zu berücksichtigen, wird das Belieferungs- und Erschließungskonzept Innenstadt (BEKI) von der Stadtverwaltung erstellt. Darüber hinaus bestehen laufende Forschungsprojekte wie RegioKArgo, welche Verbesserungen bei der Paketauslieferung im Bereich der letzten Meile versprechen.

Der Einfluss des BEKI und von Forschungsprojekten im jeweiligen Betrachtungsraum, aber auch auf umliegende Gebiete, soll evaluiert werden. Es besteht die Erwartung, dass sich Systeme – insbesondere im Zusammenhang mit der Belieferung der Innenstadt durch Lastenräder – etablieren, die sich auch auf weitere Stadtgebiete übertragen lassen und dadurch eine Vorbildwirkung entsteht. Hierdurch können Wechselwirkungen zum Parkraum, einer veränderten Parkraumauslastung oder einer veränderten Nachfrage nach Ladezonen entstehen, die regelmäßig zu analysieren sind.

Maßnahme 16 – Kommunikationsstrategie und Sensibilisierung



- **Stadtplanungsamt**
- Ordnungs- und Bürgeramt
- Polizeipräsidium
- Presse- und Informationsamt



Um auf die Ressourcenknappheit der öffentlichen Flächen, aber auch auf Chancen des Parkraummanagements aufmerksam zu machen, soll die proaktive Kommunikation ausgebaut werden. Der Fokus soll hierbei auf niederschwelligen und kostengünstigen Angeboten liegen. Dazu sollen im Rahmen personeller Möglichkeiten regelmäßig Informationen unter anderem auf Social Media, der städtischen Homepage oder in der Stadtzeitung veröffentlicht werden.

Maßnahmenbeschreibung

Die Umsetzung eines zukunftsfähigen Parkraummanagements erfordert neben planerischen und ordnungsrechtlichen Schritten auch eine transparente, frühzeitige, kontinuierliche und zielgruppengerechte Kommunikation. Veränderungen im öffentlichen Raum, insbesondere im Zusammenhang mit Parkraum, betreffen unterschiedliche Nutzergruppen unmittelbar und werden häufig emotional wahrgenommen. Eine frühzeitige Information sowie nachvollziehbare Begründung geplanter Maßnahmen tragen daher wesentlich zur Akzeptanz und zum Verständnis in der Bevölkerung bei.

Ziel der Kommunikationsstrategie ist es, die Hintergründe, Ziele und Wirkungen des Parkraummanagements verständlich zu vermitteln und stärker in den Fokus zu rücken. Dabei soll insbesondere verdeutlicht werden, dass der öffentliche Straßenraum vielfältigen Anforderungen unterliegt und zwischen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen abgewogen werden muss. Hierzu zählen unter anderem Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung, Wirtschaftsverkehre sowie die Förderung nachhaltiger Mobilität.

Um einen möglichst großen Teil der Bevölkerung zu erreichen ist eine multimediale Kommunikation anzustreben. Neben klassischen Informationsangeboten, Beteiligungsverfahren und Vor-Ort-Terminen sollen digitale Kommunikationswege weiter ausgebaut werden. Über Social-Media-Kanäle können insbesondere jüngere Zielgruppen niedrigschwellig erreicht und zeitnah informiert werden. Gleichzeitig ist diese Form der Öffentlichkeitsarbeit vergleichsweise kostengünstig und mit geringem Aufwand umsetzbar, da diese verwaltungsintern bewerkstelligt werden kann.

Verschiedenste verkehrliche Themen werden am „Mobilitätsmontag“ durch das Stadtplanungsamt über Social Media publiziert. Auch seitens des Polizeipräsidioms Karlsruhe wurden vereinzelt Kampagnen via Social Media veröffentlicht. Eine verstärkte Kommunikation zu Themen des Parkraummanagements wird empfohlen.

Im Rahmen der Veröffentlichungen ist der Fokus auf die Vorteile des Parkraummanagements zu lenken. Um diese zu verdeutlichen, soll eine Verknüpfung mit Maßnahmen aus den Bereichen wie Klimaschutz, Stadtentwicklung, Verkehrssicherheit oder Klimafolgenanpassung stattfinden (Kompetenznetz Klima Mobil, 2025a). Hierzu zählen beispielsweise Verbesserungen der Verkehrssicherheit, neu geschaffene Aufenthaltsflächen, zusätzliche Fahrradabstellanlagen oder entsiegelte und begrünte Bereiche.

Die Erarbeitung von geeigneten Kommunikationsmaterialien und von einer langfristigen Kommunikationsstrategie durch eine professionelle Agentur kann nur im Rahmen der finanziell verfügbaren Mittel erfolgen. Bei Bedarf muss dies zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.

Im ersten Schritt soll die Planung und Umsetzung dieses Konzeptes und der darauffolgenden Umsetzungskonzepte (vergleiche Kapitel 7) durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen begleitet werden. Dazu soll das Thema Parken regelmäßig auf Social Media, der städtischen Homepage oder in der Stadtzeitung beleuchtet werden.

Die Beiträge können zum Beispiel folgende Schwerpunkte beinhalten:

- Aktuelle Maßnahmen und Konzepte sowie deren Umsetzung
- Allgemeine Informationen und Fakten zum Thema Parken und Parkraummanagement – beispielsweise zu Bewohnerparken, Parkraumbewirtschaftung, Nutzungskonflikten oder Chancen für Aufenthaltsqualität sowie Entsiegelung und Begrünung
- Sensibilisierung auf Gefahren von ordnungswidrigem Parken und damit verbundenen Problemen bei der Verkehrssicherheit durch alltagsnahe Beispiele und Bildmaterial

Eine Sensibilisierungskampagne zum Thema Verkehrssicherheit wird seitens der Stadtverwaltung priorisiert. Die Stadt Karlsruhe ist bereits Teil der Vision-Zero-Kampagne des Landes Baden-Württemberg. Auch vor und in Schulen werden bedarfsgerecht und nach Aktualität Kampagnen zum Thema Schulwegsicherheit durchgeführt, welche Falschparken und Elterntaxis thematisieren. Ziel ist es, das Bewusstsein für die Belange von vulnerablen Verkehrsteilnehmenden wie zu Fuß Gehenden, Radfahrenden, mobilitätseingeschränkten Personen sowie Kindern zu stärken.

Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit zum Themenfeld Parken keine weiteren Kampagnen selbst betrieben, weshalb dieser Themenbereich einen wichtigen Teil der Kommunikation einnehmen und verstärkt werden soll.

Maßnahme 17 – Verstetigung bestehender Runden



- **Stadtplanungsamt**
- Alle Beteiligte des Park.Raum.Dialog



Im Rahmen des „Park.Raum.Dialog“ sowie der eingerichteten verwaltungsinternen „AG Parken“ konnten konstruktive Austausch- und Abstimmungsstrukturen etabliert werden. Es wird empfohlen, diese Formate weiterzuführen, um unterschiedliche Perspektiven und fachliche Erfahrungen frühzeitig in die Entwicklung und Umsetzung quartiersbezogener Maßnahmen des Parkraummanagements einzubinden.

Maßnahmenbeschreibung

Im Rahmen des „Park.Raum.Dialog“ fand zwischen Verwaltung, Interessenvertretungen wie Verbänden oder Institutionen sowie weiteren Beteiligten ein konstruktiver Austausch statt. Dies hat gezeigt, dass Fragestellungen des Parkraummanagements durch frühzeitige Einbindung unterschiedlicher Perspektiven besser nachvollzogen, diskutiert und begleitet werden können.

Es wird daher empfohlen, den bestehenden Stakeholderkreis dauerhaft als begleitendes Austausch- und Beratungsgremium weiterzuführen. Ziel ist es, aktuelle Entwicklungen, Maßnahmen und Konfliktlagen im Bereich Parkraummanagement sowie übergeordnete Mobilitätsthemen regelmäßig gemeinsam zu diskutieren und fachlich zu begleiten. Dabei sollen insbesondere Erfahrungen aus der Praxis, lokale Kenntnisse sowie unterschiedliche Nutzungsansprüche frühzeitig in Planungs- und Entscheidungsprozesse eingebracht werden. Die organisatorische Federführung soll weiterhin bei der Stadtverwaltung liegen. Die konkrete Ausgestaltung des Formats, die Zusammensetzung des Kreises der Teilnehmenden sowie die Regelmäßigkeit der Treffen sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Die Organisation entsprechender Runden kann nur unter Vorbehalt der personellen Ressourcen ermöglicht werden.

Weiterhin wurde im Rahmen des IQ-Projekts „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“ eine Arbeitsgruppe zwischen Stadtplanungsamt, Ordnungs- und Bürgeramt sowie Tiefbauamt gegründet. Zunächst diente diese für Abstimmungen der Erarbeitung dieses Konzeptes. Besondere Bedeutung entfaltet diese „AG Parken“ jedoch erst im weiteren Verlauf nach Beschluss des Konzepts, wenn die konkrete Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen quartiersbezogener Umsetzungskonzepte erfolgt. Derzeit findet der Austausch einmal monatlich statt. Die zukünftige Frequenz der Treffen soll bedarfsgerecht und in Abhängigkeit aktueller Themen und Projekte festgelegt werden.

Maßnahme 18 – Fördermittel



▪ Alle betroffenen Ämter



Hohe Priorität



Mittelfristige
Realisierung

Förderprogramme sollen als ergänzender Baustein bei der Umsetzung des Parkraumkonzepts fortlaufend berücksichtigt werden.

Maßnahmenbeschreibung

Die Umsetzung von Maßnahmen des Parkraummanagements ist häufig mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden. Gleichzeitig bestehen auf Ebene von Bund und Land Baden-Württemberg regelmäßig Förderprogramme, die Maßnahmen des Parkraummanagements beispielsweise im Rahmen der Konzepterstellung, Digitalisierung oder bei der Parkraumüberwachung unterstützen können. Die Nutzung externer Fördermittel kann dazu beitragen, Maßnahmen schneller umzusetzen und den städtischen Haushalt zu entlasten.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, mögliche Förderprogramme frühzeitig bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zu prüfen und soweit möglich zu berücksichtigen. Da Förderbedingungen, Fördersätze und Laufzeiten regelmäßig angepasst werden, ist eine kontinuierliche Beobachtung aktueller Programme erforderlich. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob Maßnahmen sinnvoll gebündelt oder mit anderen Projekten kombiniert werden können, um Fördervoraussetzungen besser erfüllen zu können.

7 Umsetzungskonzepte

Die im vorliegenden Parkraumkonzept beschriebenen Maßnahmen definieren die grundsätzliche, stadtweite Ausrichtung des Parkraummanagements in Karlsruhe. Es entstehen zunächst keine Auswirkungen für einzelne Stadtteile oder Quartiere. Für die konkrete Umsetzung von Einzelmaßnahmen sind ergänzend quartiersbezogene Umsetzungskonzepte erforderlich. Diese sind standortbezogen und jeweils einzeln anhand der örtlichen Rahmenbedingungen und Nutzungsstrukturen auszurichten sowie mit angemessener Beteiligung zu begleiten. In den weiterführenden, detaillierteren Konzepten müssen rechtliche Möglichkeiten sowie Auswirkungen auf Verkehr, Städtebau, Umwelt, Klima und Wirtschaft berücksichtigt werden. Hierzu zählen insbesondere Veränderungen des Parkraums und der Nachfrage nach diesem, Auswirkungen auf Verkehrsverlagerungen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Potenziale zur Entsiegelung und Begrünung sowie Auswirkungen auf Gewerbe, Einzelhandel und Lieferverkehre.

Die Erstellung, Abstimmung und Betreuung der Umsetzungskonzepte stellt eine dauerhafte Aufgabe der Stadtverwaltung dar. Eine enge Abstimmung ist weiterhin insbesondere zwischen dem Stadtplanungsamt, dem Ordnungs- und Bürgeramt, dem Tiefbauamt sowie weiteren betroffenen Fachämtern erforderlich. Ergänzend sollen bei Bedarf externe Fachgutachten oder Beteiligungsformate eingesetzt werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt schrittweise im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten. Priorisiert werden ausdrücklich Bereiche mit hoher Parkraumauslastung, erheblichen Nutzungskonflikten, verkehrlichen Sicherheitsdefiziten oder besonderem Handlungsbedarf im Hinblick auf Klimaresilienz und Aufenthaltsqualität. Für einzelne Maßnahmen sind gesonderte politische Beschlüsse sowie die Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel erforderlich. Förderprogramme von Bund und Land sollen, soweit möglich, genutzt werden.

Zur Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen wird auf dieser Maßstabsebene ein kontinuierliches Monitoring empfohlen. Dieses beinhaltet eine Vorher/Nachher-Evaluation zur rechtlichen Umsetzung und Folgenabschätzung in Bezug auf die umgesetzten Maßnahmen und deren Auswirkungen. Hierbei sollen insbesondere Entwicklungen der Parkraumauslastung mit Verlagerungseffekten, Veränderungen des Verkehrsverhaltens, Beschwerdelagen, ordnungsrechtliche Auffälligkeiten sowie Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Attraktivität des ÖPNV betrachtet werden. Die Ergebnisse des Monitorings sollen genutzt werden, um Maßnahmen bei Bedarf anzupassen und das Parkraummanagement fortlaufend weiterzuentwickeln. Der Planungsausschuss wird jährlich über den Umsetzungsstand der Maßnahmen informiert.

8 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem vorliegenden nachhaltigen Parkraumkonzept verfügt die Stadt Karlsruhe erstmals über eine stadtweite strategische Grundlage für den zukünftigen Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Das Konzept versteht Parkraummanagement dabei nicht ausschließlich als Steuerung des ruhenden Verkehrs, sondern als Instrument zur Gestaltung sozial gerechter, lebenswerter, sicherer und klimaangepasster Stadträume.

Die Analyse im Rahmen des Park.Raum.Dialog hat gezeigt, dass die Herausforderungen des Parkraummanagements weniger auf einen generellen Mangel an Parkmöglichkeiten als vielmehr auf Nutzungskonflikte sowie Defizite bei der Steuerung und Kontrolle des Parkraums zurückzuführen sind. Gleichzeitig bestehen erhebliche Flächenkonkurrenzen zwischen dem ruhenden Verkehr und anderen Nutzungen des öffentlichen Raums. Das Konzept verfolgt daher das Ziel, die begrenzten Flächen effizienter zu nutzen und die Anforderungen von unterschiedlichen Nutzergruppen und Verkehrsarten zu berücksichtigen. Durch Umsetzung von Maßnahmen entstehen darüber hinaus Chancen für Umnutzungen zugunsten von blau-grüner Infrastruktur, Aufenthaltsqualität oder für die nachhaltige Mobilität.

Das nachhaltige Parkraumkonzept kombiniert hierzu technische, planerische, organisatorische und verkehrspolitische Maßnahmen. Eine Zusammenfassung der Einzelmaßnahmen inklusive deren Zuständigkeit befindet sich im Anhang.

Folgende Maßnahmen werden mit hoher Priorität eingeordnet:



- Maßnahme 1 – Digitalisierung Parkraum
- Maßnahme 2.a – Ausweitung Bewohnerparken
- Maßnahme 9 – Fahrradparken
- Maßnahme 10 – Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen
- Maßnahme 14.b – Digitale Parkraumkontrolle
- Maßnahme 16 – Kommunikationsstrategie und Sensibilisierung
- Maßnahme 18 – Fördermittel

Dieses nachhaltige Parkraumkonzept bildet den strategischen Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Parkraummanagements in Karlsruhe. Die konkrete, quartiersbezogene Umsetzung erfolgt nicht auf gesamtstädtischer Ebene. Hierfür müssen nachfolgend Umsetzungskonzepte durch die Stadtverwaltung erstellt werden. Diese berücksichtigen die jeweiligen örtlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen.

Ausreichende Personalressourcen stellen die wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Priorisierung der Maßnahmen, Planung der quartiersbezogenen Umsetzungskonzepte und damit dem Erfolg des Parkraumkonzepts dar. Die Realisierungszeiträume der Einzelmaßnahmen hängen somit maßgeblich von der Personalplanung und zudem von Investitionen in notwendige Technik und Ausstattung ab. Dies betrifft insbesondere die Ausweisung neuer Bewohnerparkzonen, die Erhebung und dauerhafte Pflege der Datengrundlagen, die Kommunikation mit der Öffentlichkeit inklusive Beschwerdemanagement, die Beantragung von Fördermitteln, die Unterhaltung und Erneuerung von Markierungen und Beschilderungen sowie die Parkraumkontrolle. Neben dem vorrangigen Ziel den ruhenden Verkehr zu ordnen, verspricht das Konzept jedoch auch Einnahmepotenzial für die Stadt Karlsruhe – insbesondere durch die Ausweitung des Bewohnerparkens sowie langfristig die Einführung der digitalen Parkraumkontrolle.

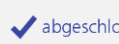
Parkraummanagement und die Umsetzung des Konzepts sind als kontinuierlicher Prozess zu verstehen. Veränderungen im Mobilitätsverhalten, bei rechtlichen Rahmenbedingungen und bei Nutzungskonflikten machen eine regelmäßige Überprüfung und Weiterentwicklung erforderlich. Dies bietet gleichzeitig Potenzial für die nachhaltige Stadtentwicklung von Karlsruhe.

9 Literaturverzeichnis

- StVO. (2013). *Straßenverkehrs-Ordnung, Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen*. Von https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/anlage_2.html abgerufen
- Agora Verkehrswende. (2024). Argumente für den Einsatz von Scan-Fahrzeugen in Deutschland .
- Agora Verkehrswende. (2026). *Digital unterstützte Parkraumkontrolle: Von der Vorbereitung zum Regelbetrieb; Leitfaden für Länder und Kommunen*. Von <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/digital-unterstuetzte-parkraumkontrolle-von-der-vorbereitung-zum-regelbetrieb> abgerufen
- bcs. (2024). *Bundesverband Carsharing*. Von Carsharing-Städteranking: <https://carsharing.de/carsharing-staedteranking> abgerufen
- Kompetenznetz Klima Mobil. (2025a). Abschlussbericht zum Park.Raum.Dialog Karlsruhe.
- Kompetenznetz Klima Mobil. (2025b). Wirksame & angemessene Parkgebühren.
- Landeshauptstadt Stuttgart. (o.J.). *Stuttgart steigt um - Die „Stuttgarter Ecke“ für mehr Sicherheit an Kreuzungen*. Von <https://www.stuttgart-steigt-um.de/die-stuttgarter-ecke-fuer-mehr-sicherheit-an-kreuzungen/> abgerufen
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. (2025). *Scan-Fahrzeuge im Praxistest: Schnellere Parkraumkontrolle in Innenstädten*. Von <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/zukunftskonzepte/digitale-mobilitaet/scan-fahrzeuge-im-praxistest-schnellere-parkraumkontrolle-in-innenstaedten> abgerufen
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. (2026). Anwendungshinweise zur novellierten Straßenverkehrsordnung 2024.
- Schade , W., Haug, I., Berthold, D., Waßmuth, V., & Köllermeier, N. (2023). Abschätzung der Klimawirkung von Parkraum-Management in Baden-Württemberg. Arbeitspapier im Auftrag der NVBW Nahverkehrsgesellschaft. Stuttgart.
- Stadt Bonn. (2026). *Wirtschaftsparkplätze in Bonn*. Von <https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/wirtschaftsparkplaetze-in-bonn.php> abgerufen
- W2K Rechtsanwälte. (2024). *Kurzgutachten Rechtliche Zulässigkeit der Ausgabe von Dauerparkscheinen in der Parkraumbewirtschaftung*. Stuttgart.

Anhang

Tabelle 2 Kurzübersicht der Maßnahmen inklusive Handlungsempfehlungen aus dem Park.Raum.Dialog

Nr.	Maßnahme	Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand	Priorität/ Realisierungs- horizont	Akteure
	1 Digitalisierung Parkraum	1.1 Parkraumangebot erheben Parkstände im öffentlichen Raum erheben, soweit möglich auch im privaten Raum.	Bereits politisch beschlossen. Die digitale Datengrundlage des Parkraums wird von der Verwaltung erhoben. Sie ist unerlässlich für zahlreiche Verkehrsplanungen und den zukünftigen Einsatz der digitalen Parkraumkontrolle.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Liegenschaftsamt
	2.a Ausweitung Bewohnerparken	1.3 Ausweitung Bewohnerparken Parkraum als begrenzte Ressource aktiv managen; Bewohner*innen in Quartieren mit Parkraumangel und ohne eigene Stellplätze Parkraum zur Verfügung stellen.	Bewohnerparken soll im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beispielsweise in Quartieren mit hohem Parkdruck schrittweise ausgeweitet bzw. neu geordnet werden. Die Maßnahme ist durch Gebühreneinnahmen gegenfinanziert. Die Dauer der Umsetzung hängt maßgeblich vom zur Verfügung stehenden Personal ab.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA
	2.b Beantragung von Bewohnerparkausweisen	1.4 Modalitäten zum Erhalt des Bewohnerparkausweises erhöhen Einbeziehung weiterer Kriterien und Preisstaffelungen zum Erhalt des Ausweises.	Der Prozess der Beantragung von Bewohnerparkausweisen soll digitalisiert werden. Weitere Kriterien und Preisstaffelungen sollen fortlaufend auf Grundlage der rechtlichen Möglichkeiten geprüft werden.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA
	3.a Anpassung Parkgebühren	1.7.1 Anpassung der Gebühren für Kurzzeitparken Keine kostenlosen Parkplätze in der Innenstadt sowie längeres Parken durch entsprechende Konditionen in Parkbauten verlagern. Gebühren sollen dynamisiert werden.	Im Jahr 2026 wurde bereits eine Anpassung der Parkgebühren für Kurzzeitparken politisch beschlossen, welche eine Klimaschutzwirkung mit sich bringt. Eine weitere Erhöhung wird derzeit nicht empfohlen, aber für die Zukunft offen gehalten.	 Priorität  Realisierungs- horizont  abgeschlossen	StplA TBA OA

 **Führende Rolle**  Beteiligt  Nicht beteiligt

StplA = Stadtplanungsamt

TBA = Tiefbauamt

OA = Ordnungs- und Bürgeramt

Nr.	Maßnahme	Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand	Priorität/ Realisierungs- horizont	Akteure
	3.b Anpassung Bewohnerparkausweis- gebühr	1.7.2 Anpassung der Gebühren für Bewohnerparken Erhöhung Bewohnerparkgebühr prüfen und in nachhaltigen Verkehr und aktive Mobilität investieren.	Im Jahr 2026 wurde eine Anpassung der Parkgebühren für Bewohnerparken politisch beschlossen. Eine weitere Erhöhung wird derzeit nicht empfohlen aber für die Zukunft offen gehalten.	 Priorität  abgeschlossen Realisierungs- horizont	  
	4 Ausweitung von Bewirtschaftung mit Tagestickets	1.5 Landauer Modell Prüfung der Einführung von Dauerparkscheinen für Gebiete, in denen Parkdruck herrscht, jedoch kein Bewohnerparken angeordnet werden kann.	In Quartieren, in denen die rechtlichen Voraussetzungen für Bewohnerparken nicht erfüllt sind, soll geprüft werden, ob eine Parkraumbewirtschaftung mit Tagestickets ausgeweitet werden sollte.	 Priorität  Realisierungs- horizont	  
	5 Park and Ride sowie Bike and Ride	1.9 P+R Parkplätze sollen für Pendelnde freigehalten werden und die Nutzung soll durch attraktive Bedingungen erleichtert werden. Vor allem regionale Lösungen suchen.	Das Prinzip des dezentralen, wohnnahen P+R - Angebots in der Region ist weiter zu verfolgen. Innerhalb des Stadtgebiets bleibt das vorhandene P+R-Angebot erhalten. Ergänzend soll das B+R - Angebot bedarfsgerecht ausgebaut werden.	 Priorität  Realisierungs- horizont	   Karlsruher Verkehrsverbund Verkehrsbetriebe Karlsruhe Alle Verkehrsbetreiber
	6 Nachjustierung Gehwegparken	Nicht enthalten	Die positiven Effekte des Projektes „Faires Parken“ gilt es weiterhin sicherzustellen.	 Priorität  Realisierungs- horizont	  
	7 Sensorik auf Parkständen	1.2 Behindertenstellplätze Behindertenstellplätze und ihre Auslastung elektronisch erfassen und die Informationen allgemein zur Verfügung stellen, damit freie Parkstände direkt angefahren werden können.	Im Innenstadtbereich sind zahlreiche Parkstände mit Sensorik ausgestattet. Deren Belegung kann im Mobilitätsportal der TRK eingesehen werden. Eine zukünftige Ausweitung wird empfohlen, ist jedoch nicht geplant.	 Priorität  Realisierungs- horizont	   Amt für Informationstechnik und Digitalisierung – IT

Nr.	Maßnahme	Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand	Priorität/ Realisierungs- horizont	Akteure
	8.a Verlagerung in Parkbauten	Keine separate Maßnahme	–	Priorität Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Liegenschaftsamt Städtische Gesellschaften
	8.b Subjektive Sicherheit in Parkbauten	1.8 Subjektive Sicherheit in Parkbauten erhöhen Sicherheit in Parkbauten, Außenbereichen und Zuwegungen verbessern, um Akzeptanz zu erhöhen.	Bauliche und organisatorische Verbesserungen werden kontinuierlich im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten berücksichtigt.	Priorität Realisierungs- horizont	Karlsruher Fächer GmbH/ Parkhausbetreibende StplA TBA OA
	9 Fahrradparken	2.1 geordnete Abstellplätze für Fahrräder Wetterschutz, sichere Abstellanlagen bei wichtigen Zielen einrichten - nicht zulasten von Gehwegflächen.	Eine kontinuierliche Erhöhung bedarfsgerechter Abstellkapazitäten wird bereits umgesetzt und soll weiter vorangetrieben werden. Überdachungen werden zugunsten von mehr Fahrradständern i.d.R. nicht realisiert.	Priorität Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Gartenbauamt
	10 Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen	2.6 Freihalten von Sichtfeldern an Knotenpunkten Sichtbarkeit an Querungsstellen erhöhen, ggf. durch Fahrradständer freigehalten.	Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und im Sinne der „Vision Zero“ sollen Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen dauerhaft freigehalten werden. Hierfür sind problematische Bereiche durch bauliche oder nicht bauliche Maßnahmen umzugestalten.	Priorität Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Polizeipräsidium
	11 Abstellflächen für E-Scooter	2.3 Flächen für das geordnete Abstellen von E-Scootern Flächen schaffen, wenn aus städtebaulichen Gründen erforderlich oder dies der Ordnung und Sicherheit dient.	Zur Steuerung wurden die Fahrzeuganzahl begrenzt, eine Sondernutzungsgebühr eingeführt sowie Abstellflächen in besonders belasteten Bereichen eingerichtet. Bei Bedarf sollen weitere Abstellbereiche ergänzt werden.	Priorität Realisierungs- horizont	StplA TBA OA

Nr.	Maßnahme	Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand	Priorität/ Realisierungs- horizont	Akteure
	12 Carsharing	2.5 Carsharing fördern Carsharing-Angebot verbessern und Sichtbarkeit erhöhen.	Im öffentlichen Raum besteht bereits ein etabliertes Carsharing-System aus stationären Ausleihorten und einem free-floating-Modell. Eine weitere Ausweisung von Carsharing-Parken im öffentlichen Raum soll im stadtverträglichen und bedarfsorientierten Maß im Zuge der Neuplanung von Bewohnerparkzonen geprüft werden.	Priorität Realisierungs- horizont	StplA TBA OA
	13 E-Ladeinfrastruktur	2.4 Stadtweites Konzept Ladeinfrastruktur Konzept erstellen, welches empfiehlt, dass nur Schnellladen im Straßenraum ist. Die Ladesäulen sollen an Hauptverkehrsstraßen liegen und nicht auf Gehwegen platziert werden.	Im Jahr 2025 hat der Gemeinderat die Fortschreibung des „Rahmenkonzepts für den Ausbau öffentlicher und öffentlich zugänglicher E-Ladeinfrastruktur der Stadt Karlsruhe“ beschlossen. Die dort genannten Ziele sind weiterhin gültig und vereinbaren sich mit denen des Parkraumkonzepts.	Priorität ✓ in Umsetzung Realisierungs- horizont	Umwelt- + Arbeitsschutz StplA TBA OA Liegenschaftsamt Gartenbauamt
	14.a Schwerpunktkontrollen und Kontrolldichte	3.1 Schwerpunkt-Kontrollen ausweiten Schwerpunktkontrollen auch in weniger kontrollierten Bereichen und außerhalb üblicher Dienstzeiten ausweiten. 3.2 Kontrolldichte erhöhen Kontrolldichte auch in weniger kontrollierten Bereichen und außerhalb üblicher Dienstzeiten ausweiten. Wirksamkeit von Maßnahmen des Parkraummanagements kann nur so sichergestellt werden.	Neben der verstärkten Kontrolle von innenstadtnahen Bereichen ist der Fokus auf sicherheitsrelevante Bereiche zu richten. Auch die regelmäßige Kontrolle von neuen Bewohnerparkzonen muss sichergestellt werden. Die Kontrollen hängen zwangsläufig von der Personalstärke ab. Eine Effizienzsteigerung ist nur durch die digitale Parkraumkontrolle möglich.	Priorität Realisierungs- horizont	StplA TBA OA

Nr.	Maßnahme	Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand	Priorität/ Realisierungs- horizont	Akteure
	14.b Digitale Parkraumkontrolle	3.4 Einführung digitale Parkraumkontrolle Digitale Parkraumkontrolle mit ScanCars prüfen und technische Fortschritte berücksichtigen.	Es wird empfohlen, die Möglichkeiten der digitalen Parkraumkontrolle weiter zu prüfen und rechtssicher schrittweise einzuführen. Der Einsatz von Scan-Fahrzeugen bietet Potenzial, die Effizienz der Kontrollen des ruhenden Verkehrs mit gleichbleibendem Personal zu erhöhen.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA
	15 Liefer- und gewerbliche Verkehre/Ladezonen	Bestehende Regelungen nicht enthalten 4.3 Regelmäßigen Austausch etablieren Austausch zwischen Stakeholdern etablieren und Ansprechpersonen für gewerbliches Parken definieren.	Ladezonen sind bedarfsgerecht zu dimensionieren, räumlich sinnvoll anzuordnen und regelmäßig hinsichtlich ihrer Nutzung zu überprüfen. Bestehende Ausnahmegenehmigungen sollen beibehalten werden. Neue Anforderungen sowie Auswirkungen einer Ausweitung von Bewohnerparkzonen sollen beobachtet werden. Um Bedarfe erfassen zu können und einen engen Austausch zu fördern, sollte ein bedarfsgerechter Austausch zwischen Vertretern von Gewerbe, Handel, Logistikbranche, Forschung und Stadtverwaltung stattfinden.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Wirtschaftsförderung Akteure der Liefer- und gewerblichen Verkehre

Nr.	Maßnahme	Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand	Priorität/ Realisierungs- horizont	Akteure
 16	16 Kommunikationsstrategie und Sensibilisierung	3.5 Sensibilisierungskampagne Öffentlichkeit durch multimediale Kommunikation auf Belästigungen und Gefahren von Falschparken hinweisen. 5.1 proaktive, langfristige Kommunikation Kommunikation fokussieren, um Akzeptanz bei Maßnahmen beim Parken zu fördern sowie zu verknüpfen. 5.2 Kommunikationsmaterialien Inhalte für Presstexte, Social Media, Schaubilder oder Argumentationshilfen erstellen.	Neben bereits bestehenden Kampagnen zur Verkehrssicherheit soll die proaktive Kommunikation ausgebaut werden. Der Fokus soll hierbei auf niederschwelligen und kostengünstigen Angeboten liegen.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Polizeipräsidium Presse- und Informationsamt
 Stakeholder 17	17 Verstetigung bestehender Runden	5.3 Stakeholderkreis verstetigen Strategisches Beratergremium bei Entscheidungen einbinden.	Es wird empfohlen, konstruktive Austausch- und Abstimmungsstrukturen beizubehalten oder bei Bedarf zu schaffen.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Alle Beteiligten des Park.Raum.Dialog
 Fördermittel 18	18 Fördermittel	1.10 Fördermittel sichern Förderungen prüfen.	Förderprogramme sollen als ergänzender Baustein bei der Umsetzung des Parkraumkonzepts fortlaufend berücksichtigt werden.	 Priorität  Realisierungs- horizont	StplA TBA OA Alle betroffenen Ämter

Tabelle 3 Maßnahmenvorschläge aus dem Park.Raum.Dialog, die nicht in das nachhaltige Parkraumkonzept aufgenommen wurden

Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand
1.6 Potenzialermittlung von Quartiersgaragen Nachfrage, Regelungen im Umfeld und Refinanzierung der Investitionen prüfen.	Genaue Kosten von Quartiersgaragen sind aufgrund vielfältiger Rahmenbedingungen, wie dem Standort, der Bauweise oder baurechtlichen Rahmenbedingungen, nicht pauschal abschätzbar. Erfahrungsgemäß finden sich in Karlsruhe nur schwer Investoren, sodass in der Vergangenheit sogar Quartiersgaragen rückabgewickelt und aufgelöst werden mussten. Parkhäuser sind bauliche Anlagen, die nach der Umsetzung betrieben werden müssen. Nach aktuellem Stand sind Quartiersgaragen nicht rentabel und benötigen dementsprechend Zuschüsse. Da die Finanzierung sowohl von Bau als auch im laufenden Betrieb fraglich ist, wird von einer weiteren Betrachtung, nicht zuletzt im Hinblick auf die Situation des Haushalts der Stadt Karlsruhe, abgesehen.
2.2 Vorschlagsmöglichkeit zum Angebotsausbau der Abstellanlagen Vorschlagsmöglichkeit einrichten, um Bedarfe leichter zu erfassen.	Die Vorschlagsmöglichkeit für Abstellanlagen ist mit der App KA-Feedback bereits vorhanden. Mit dieser Mängelmelder-App der Stadt Karlsruhe können Bürgerinnen und Bürger unbürokratisch und direkt melden, wenn im öffentlichen Raum etwas nicht in Ordnung ist, ein Mangel besteht oder etwas verbessert werden sollte. Eine separate App für den Angebotsausbau von Fahrradständern wird nicht als zielführend erachtet. Projektbezogen kann das Bürgerbeteiligungsportal der Stadt Karlsruhe verwendet werden.
3.3 Sensibilisierung Landespolizei Sensibilisierung der Landespolizei bei gravierenden Parkverstößen.	Meldungen über Verstöße, die tagsüber bei der Polizei eingehen, werden an die Verkehrsüberwachung weitergeleitet und vorrangig durch diese bearbeitet. Außerhalb der Dienstzeiten der städtischen VÜ erfolgt bei akuten Gefährdungen eine Meldung an die Polizei. Dort wird entschieden, ob eine Bearbeitung erfolgt. Die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Stadtverwaltung ist konstruktiv. Die Verfolgung allgemeiner Parkverstöße ohne unmittelbare Gefährdungslage fällt nicht in den Aufgabenbereich der Polizei und ist durch diese auch nicht leistbar oder vorgesehen. Wünschenswert wäre dennoch eine verstärkte Sensibilisierung bei konkreter Verkehrsbehinderung wie beispielsweise innerhalb fest installierter Haltverbote oder innerhalb von Feuerwehruzufahrten.
4.1 Verkehrszeichen Ladebereich Verkehrszeichen 230 einführen, Erfahrungen machen und ein standardisiertes Verfahren entwickeln.	Die Einführung des Verkehrszeichens „Ladebereich“ wird abgelehnt, da die bestehende Regelung von Ladezonen gut funktioniert und keine Vorteile durch die Umstellung erwartet werden. Zudem bestehen rechtliche Bedenken aufgrund fehlender Bußgeldtatbestände sowie einer möglichen Verwechslungsgefahr mit einem absoluten Haltverbot.
4.2 Pilotprojekt „Wirtschaftsparkplätze“ Prüfen, inwieweit das Pilotprojekt aus Bonn auf Karlsruhe übertragbar ist. Parkstände werden tagsüber ausschließlich für gewerbliche Nutzung ausgewiesen. Abends sowie am Wochenende stehen sie für allgemeine Nutzung zur Verfügung.	Wirtschaftsparkplätze, nach dem Vorbild des Pilotprojekts in Bonn, sind aufgrund der zahlreichen Ausnahmegenehmigungen, die es für Liefer- und gewerbliche Verkehre in Karlsruhe gibt, nicht notwendig und können nach StVO nicht regelkonform betrieben werden.

Handlungsempfehlung Park.Raum.Dialog:	Bemerkung/Sachstand
4.4 Paketauslieferungen Anderweitige Möglichkeiten der Paketauslieferungen prüfen.	Separate Betrachtung. Die Verlagerung von Lieferverkehren auf den Umweltverbund, insbesondere auf Lastenräder, soll weiter gefördert werden. Zunächst sollen jedoch die Auswirkungen des BEKI sowie die Erkenntnisse laufender Forschungsprojekte abgewartet werden, da erwartet wird, dass sich eine erfolgreich etablierte Belieferung mit Lastenrädern im Innenstadtbereich durch vorhandene Fahrzeuge und positive Praxiserfahrungen schrittweise auch auf weitere Gebiete überträgt. Weitergehende Maßnahmen sollen auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse und unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen sowie ggf. auftretenden Konflikte im Einzelfall bewertet werden. Packstationen im öffentlichen Raum werden abgelehnt, da hier nur Partikularinteressen bedient werden und der öffentliche Raum für andere Nutzungen vorbehalten bleiben sollte.