„Satzung der Stadt Karlsruhe über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)"
Hier:
Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Offenlage
Fristende: 28.02.2025

Inhaltsverzeichnis:

1 Bürger 1 vom 31.01.2025 ... 1
1.1 Anregung weiterer Reduzierungsmöglichkeiten ... 1
1.2 Benachteiligung autofreier Haushalte durch Stellplatzverpflichtung ... 2
2 Bürgerverein der Oststadt vom 05.02.2025 ... 3
2.1 Ausgangslage und Aufstockungen ... 3
2.2 Nachteile für die Oststadt durch Ziele der Stellplatzsatzung ... 3
2.3 Errichtung von Quartiersgaragen im Bestand als Vorschlag ... 5
3 Bürger 2 vom 09.02.2025 ... 6
3.1 Erläuterung zu LBO-Änderungen ... 6
3.2 Befürchtung der Zunahme von Parkdruck im öffentlichen Raum ... 6
3.3 Inhaltliche Anregungen ... 11
4 Bürgerverein Waldstadt 15.02.2025 ... 12
4.1 Notwendigkeit von Pkw und Stellplätzen ... 12
4.2 Befürchtung von Engpässen ... 12
4.3 Erhöhung des Kfz-Stellplatzschlüssels über 1,0 ... 13
4.4 Einführung einer Nutzungspflicht ... 13
4.5 Kfz-Stellplatzreduzierungen zu weitreichend ... 13
5 Bürger-Gesellschaft der Südstadt vom 16.02.2025 ... 15
5.1 Infragestellung der Ziele für die „alte" Südstadt ... 15
5.2 Befürchtung von mehr Wohnbautätigkeit ... 15
5.3 Bedenken wegen Abschlag und unerwünschten Folgen ... 16

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
1 Bürger 1 vom 31.01.2025	
1.1 Anregung weiterer Reduzierungsmöglichkeiten	
ich begrüße die Mühen, eine eigene Stellplatzsatzung zu entwerfen und den örtlichen Begebenheiten anzupassen. Auch die Bemaßung scheint mir größtenteils zweckmäßig. Allerdings vermisse ich weitere Möglichkeit, Wohnungen ohne Stellplätze (bzw. nur Kurzzeitparken für Ladevorgänge) zu Planen. Gerade in	Der vorliegende Entwurf der Stellplatzsatzung sieht für verschiedene Fallkonstellationen im Wohnungsneubau Reduzierungsmöglichkeiten vom bisherigen 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel vor. Somit wird es künftig bei bestimmten Bauvorhaben möglich sein, einen gewissen Teil der Wohnungen

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
Neubauquartieren oder Umnutzungen liegt eine Chance darin, Mietende anzuziehen den die Autofreiheit Ihrer Wohnung von vornhinein kommuniziert wird und die diese Begrüßen. Angesichts der Wohnungsknappheit und -preise werden besonders Studierende und ähnlich finanzschwache Gruppen eine Wohnung ohne Stellplatz keiner Wohnung vorziehen und darin auch keine Freiheitseinschränkung empfinden. Voraussetzung ist natürlich eine gute Kommunikation und die klare Botschaft, dass die entstehenden Wohnungen für Menschen ohne PKW gedacht sind und kein Laternenparken stattfinden darf. Parkverstöße in der Nachbarschaft müssten natürlich streng geandet werden. Eine Möglichkeit läge Beispielsweise in der Definition von "Autofreien Quartieren", die beim Nachweis entsprechender Maßnahmen ganz auf Stellplätze verzichten dürfen.	auch ganz ohne Kfz-Stellplatz zu errichten und anzubieten. Autofreie Neubauquartiere sind in Deutschland wegen vieler rechtlicher und praktischer Probleme absolute Ausnahmefälle. Aufgrund der Möglichkeiten, die die in § 2 Abs. 3 enthaltene Öffnungsklausel gewährt, wird in der Satzung eine dezidierte Regelung für autofreie Vorhaben als nicht notwendig erachtet. Zum Thema Umnutzung wird darauf hingewiesen, dass die aktuelle Landesbauordnung in § 37 Abs. 3 Satz 2 LBO regelt, dass bei bestimmten Nutzungsänderungen, durch die zusätzlicher Wohnraum geschaffen wird, die Stellplatzverpflichtung entfällt. Diese privilegierende Regelung ändert sich durch die Stellplatzsatzung nicht.
1.2 Benachteiligung autofreier Haushalte durch Stellplatzverpflichtung	
Ich bezahle - wie die meisten Menschen - einen viel zu hohen Anteil meines Einkommens an meinen Vermieter. Bei einer angestrebten Verkehrswende empfinde ich als autoloser Bürger es daher als Hohn, überhaupt noch verpflichtend Flächen für PKW einzurichten, wo jeder Quadratmeter Wohnung zählt.	Angesichts der Tatsache, dass in Karlsruhe bei weitem nicht alle Haushalte autofrei sind, wäre ein gänzlicher Entfall der Stellplatzverpflichtung nicht sachgerecht. Da das Stellplatzrecht grundstücks- und nicht personenbezogen ist, kann nicht auf den individuellen Pkw-Besitz einer wechselnden Bewohnerschaft eingegangen werden. Es ist rechtlich anerkannt, die Stellplatzzahlen abstrakt-typisierend festzulegen. Die verschiedenen Reduzierungen im Satzungsentwurf führen dazu, dass vermehrt Wohnungen entstehen (können), die über keinen Kfz-Stellplatz verfügen und sich somit in besonderer Weise für autofreie Haushalte eignen. Und selbst wenn ein Kfz-Stellplatz errichtet wird, ist ein autofreier Haushalt auch erst dann benachteiligt, wenn die Wohnung zwingend mit diesem angemietet bzw. erworben werden muss.

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
2 Bürgerverein der Oststadt vom 05.02.2025	
2.1 Ausgangslage und Aufstockungen	
Die Oststadt liegt ganz im Zone 1, in der, entgegen der in der Landesbauordnung geforderten Stellplatzzahl, nur 0,5 Stellplätze pro neu erstellter Wohnung verbindlich werden sollen. Bei Gebäudeaufstockung soll sogar gar kein Stellplatz erforderlich sein.	Die Regelung, dass für bestimmte Aufstockungen keine Stellplätze hergestellt werden müssen, ist nicht Gegenstand der Stellplatzsatzung, sondern eine Vorgabe der Landesbauordnung (§ 37 Abs. 3 Satz 2 LBO). Diese wurde seinerzeit eingeführt, um das Bauen im Bestand zu erleichtern. Da die Landesbauordnung in § 74 Abs. 2 LBO keine entsprechende Ermächtigungsgrundlage enthält, wäre in der Stellplatzsatzung auch keine anderslautende Regelung möglich. Im Hinblick auf den in der Stellungnahme genannten Kfz-Stellplatzschlüssel wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Überarbeitung des Satzungsentwurfs nach der Offenlage aufgrund neuer Erkenntnisse aus der SrV-Haushaltsbefragung in Zone 1 der Kfz-Stellplatzschlüssel auf 0,6 erhöht wurde. Zudem ist es weiterhin möglich, auch mehr Stellplätze zu errichten.
2.2 Nachteile für die Oststadt durch Ziele der Stellplatzsatzung	
Die Begründung für die vorgeschlagene Stellplatzverordnung zielt hauptsächlich darauf ab, durch verringerte Anforderungen den Wohnungsbau zu verbilligen und damit zu fördern. Auch soll dadurch die durch Stellplätze verursachte Versiegelung und somit deren negative klimatischer Auswirkung vermieden werden. Dies ist grundsätzlich nachvollziehbar und anzustreben, führt aber im alten Teil der Oststadt westlich der Tullastraße zu erheblichen Nachteilen, die nicht in der Begründung berücksichtigt sind.	Angesichts des großen Mangels an Wohnraum wird mit der Stellplatzsatzung insbesondere aus städtebaulichen Gründen das Ziel verfolgt, durch Kfz-Stellplatzreduzierungen den Wohnungsbau stadtweit zu erleichtern. Wegen der sachgerechten Minderungsmöglichkeiten wird von keinen relevanten Nachteilen ausgegangen. In einer für das gesamte Stadtgebiet geltenden Satzung sind gewisse Pauschalierungen und abstrakt-typisierende Festlegungen unumgänglich.
Der alte Teil der Oststadt ist in einer Zeit entstanden, zu der es kaum Kraftfahrzeuge gab, weshalb auch, anders als in den nach dem 2. Weltkrieg entstandenen Wohnquartieren, keine Tiefgaragen oder private ebenerdige PKW-Stellplätze mit den Wohnungen realisiert wurden. Das Ergebnis ist, dass heute dort die Straßen voll gestellt mit geparkten Kfz sind. Die Gerwigstraße, mit	Da die Stellplatzsatzung nur für den Wohnungsneubau gilt, können mit ihr Parkraumprobleme des Bestands nicht gelöst werden. In Bestandsgebieten wird allerdings oft Altbau, der über keine oder kaum Kfz-Stellplätze verfügt, durch Neubau ersetzt. Da die Stellplatzsatzung weiterhin die Herstellung von Kfz-Stellplätzen fordert, wird somit an diesen Stellen erstmals

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
teilweise vier Reihen öffentlicher Stellplätze, ist das Extrembeispiel.	überhaupt für Wohnungen Parkraum geschaffen, wodurch der öffentliche Straßenraum im Umfeld entlastet wird.
Für klimatisch erforderlichen und wünschenswerten Grünflächen und Einrichtungen zur Förderung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, bleibt dort heute schon kein Platz.	Die Stadtverwaltung ist sich dieser Problematik bewusst. Klimaanpassungsmaßnahmen werden daher in anderen Projekten und Planungen vorangetrieben (z.B. Bebauungsplan „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt", Entsiegelungskonzept Innenstadt, Stadtbaumkonzept). Durch den aktuellen Entwurf der Stellplatzsatzung ist von keinen relevanten Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum auszugehen.
Nach der uns bekannten Statistik, existieren in der Oststadt derzeit ein Verhältnis zugelassener Kfz zu Wohnungen von knapp über 1,0 und nicht deutlich darunter, wie in der Begründung für die Gesamtstadt angeführt.	Im Jahr 2024 waren in der Oststadt pro Wohnung durchschnittlich 0,4 private Pkw zugelassen. Die mittlere Pkw-Dichte – auch inklusive gewerblicher und andernorts zugelassener Pkw – liegt somit deutlich unter dem in der LBO vorgeschriebenen 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel.
Es existieren folglich in Teilen der Oststadt Randbedingungen, für die die Begründungen für eine Verringerung der eingeforderten Stellplätze pro neu erbauter Wohnung nicht zutreffen.	Die Oststadt ist aufgrund ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Gegebenheiten (v.a. Lage im Stadtgebiet, Infrastrukturausstattung) für autofreie Haushalte prädestiniert. Auch ohne eigenes Auto können dort Bewohner*innen ihren Alltag komfortabel organisieren. Wie zuvor erläutert, belegen auch statistische Zahlen, dass in der Oststadt viele Haushalte autofrei leben und somit keinen Kfz-Stellplatz benötigen. Die vorgesehenen Reduzierungsmöglichkeiten sind daher sachgerecht.
Mit der Reduzierung der Stellplatzpflicht deutlich unter 1,0 wird der Bedarf für öffentliche Stellplätze im Straßenraum zusätzlich erhöht. Die Hoffnung, dass in der Zukunft die Kfz wegen des verbesserten ÖPNV abnehmen und im Straßenraum eine bessere Aufenthaltsqualität geschaffen werden könnte, sowie auch eine Reduzierung von privaten Stellplätzen in Innenhöfen und deren klimatisch erforderlichen Begrünung, rückt in weite Ferne.	Angesichts des statistisch geringen Pkw-Besitzes in der Oststadt ist durch die vorgesehenen Reduzierungsmöglichkeiten von keinen relevanten Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum auszugehen – sofern die Bewohner*innen ihre Autos auch auf den privat errichteten Kfz-Stellplätze abstellen. Zudem können auch weiterhin mehr Stellplätze errichtet werden. Außerdem werden in den Fällen, in denen Bestand durch Neubau ersetzt wird, meist erstmals überhaupt für Wohnungen Kfz-Stellplätze hergestellt, was im Vergleich

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
	zum Status quo zu einer Entlastung des öffentlichen Straßenraums führt. Es wird darauf hingewiesen, dass der seit 07.02.2025 gültige Bebauungsplan „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt“ auf alle Bereiche ausgeweitet werden soll, wo es keine oder – nach heutigen Maßstäben – unzureichende Begrünungsvorgaben gibt (siehe Vorlage 2025/0143). Zudem wird auf vergangene und aktuelle Verbesserungen seitens der Stadt im öffentlichen Raum der Oststadt verwiesen (z.B. am Durlacher Tor und Bernhardusplatz, Sanierung der Durlacher Allee mit neuen Baumstandorten und Grüngleisen in Teilbereichen).
Mit der Verbilligung der Wohnungsbaus entsteht eine weitere negative Tendenz: Heute schon werden im alten Quartier der Oststadt Innenhöfe mit weiteren Wohngebäuden in schwer erträglichem Maße zugebaut, sodass Durchlüftung und Begrünung immer weniger oder gar nicht mehr möglich wird. Diese negative bauliche Entwicklung wird infolge der Verbilligung des Wohnungsbaus durch Verringerung der Stellplatzverpflichtung in diesen Bereichen noch verstärkt.	Aufgrund des großen Wohnungsmangels in Karlsruhe zielt die Satzung aus städtebaulichen Gründen darauf ab, durch sachgerechte Kfz-Stellplatzminderungen den Neubau zu erleichtern. Sollte tatsächlich erst allein durch die Stellplatzsatzung die Realisierung von solchen Bauvorhaben gelingen, die die städtebauliche Entwicklung und Ordnung gefährden, müsste der Einsatz anderer Instrumente geprüft werden (z.B. Aufstellung/Änderung Bebauungsplan, Bauherrenberatung). Insgesamt sind die Möglichkeiten der Stadt begrenzt, vorhandene Baurechte einzuschränken. Ziel der gesamtstädtischen Stellplatzsatzung kann es nicht sein, durch überhöhte Kfz-Stellplatzzahlen unter bestimmten Gesichtspunkten unerwünschten Wohnungsbau zu verhindern.
Eine Verringerung der geforderten Kfz-Stellplätze unter 1,0 pro neu erbauter Wohnung sollte deshalb, zumindest im alten Teil der Oststadt, unterbleiben!	Im Sinne der Ziele der Stellplatzsatzung wäre eine Beibehaltung des 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssels für Wohnungsneubauten in der Oststadt angesichts des geringen Pkw-Besitzes nicht sachgerecht. Würde hier von einer Reduzierungsmöglichkeit abgesehen werden, müsste auch in vielen anderen Bestandsgebieten so verfahren werden.
2.3 Errichtung von Quartiersgaragen im Bestand als Vorschlag	
Vielmehr sollte folgende Möglichkeit zum Nachweis eines Stellplatzes geschaffen werden: Der Nachweis sollte erfüllt sein,	Aus fachlicher Sicht sind Quartiersgaragen grundsätzlich zu befürworten. Allerdings sind sowohl die Errichtung als auch der

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
wenn Bauherren für ihre neuen Wohnungen Stellplätze in einer naheliegenden Quartiersgarage erwerben. Um dies zu ermöglichen, müsste aber die Stadt entsprechende Flächen zum Bau von Tief- oder besser Hochgaragen ausweisen und deren Bau unterstützen.	spätere Betrieb mit großem Aufwand und hohen Kosten verbunden. Seitens der Stadt ist derzeit angesichts der angespannten Haushaltslage keine finanzielle Unterstützung möglich. In Bestandsgebieten fehlt es zudem oft auch an geeigneten Flächen. Bei einer Ausführung als Hochgarage stellt sich außerdem die Frage, ob bebaubare Flächen in integrierter Lage nicht zu wertvoll sind, um diese lediglich für Autos statt für Wohnraum zu nutzen. Über die Stellplatzsatzung kann die Errichtung von Quartiersgaragen nicht forciert werden.
3 Bürger 2 vom 09.02.2025	
3.1 Erläuterung zu LBO-Änderungen	
Dass mit der Novellierung der Landesbauordnung Baden-Württemberg im Jahr 2014 der richtige Weg eingeschlagen wurde ist zumindest zu bezweifeln. Es ist positiv hervorzuheben, dass mit dieser u. a. höhere Anforderungen an notwendige Fahrradabstellplätze eingegangen sind. Ob jedoch mit Fahrradabstellplätzen tatsächlich auch notwendige PKW-Stellplätze ersetzt werden können ist fraglich.	Der erläuterte Sachverhalt stellt sich folgendermaßen korrekt dar: Mit der Novellierung der Landesbauordnung, die am 1. März 2015 in Kraft trat, wurde in § 35 Abs. 4 LBO die Regelung eingeführt, dass für jede Wohnung zwei wettergeschützte Fahrradstellplätze herzustellen sind. Bei der Novellierung der LBO im Jahr 2019 entfiel diese starre Vorgabe allerdings wieder. Seither gilt auch für Wohnungen die Regelung in § 37 Abs. 2 LBO, dass notwendige Fahrradstellplätze bedarfsgerecht hergestellt werden müssen. Beim in § 37 Abs. 1 Satz 4 LBO geregelten Ersatz von Kfz-Stellplätzen durch Fahrradstellplätze ist zu beachten, dass dies nur bei Nichtwohnnutzungen möglich ist und nicht bei Wohnungen, auf die sich der sachliche Geltungsbereich der Stellplatzsatzung beschränkt.
3.2 Befürchtung der Zunahme von Parkdruck im öffentlichen Raum	
Weiter soll das nun gegebene kommunale Satzungsrecht, welches Kommunen dazu ermächtigt weniger als den nach § 37 der Landesbauordnung vorgeschriebenen einen Stellplatz pro Wohneinheit festzulegen, dazu dienen, den motorisierten Individualverkehr zu beschränken. Vielmehr besteht aufgrund dieser Möglichkeit jedoch	Der vorliegende Satzungsentwurf zielt nicht darauf ab, durch eine absichtliche Verknappung von Kfz-Stellplätzen die Nutzung des Autos zu erschweren, sondern Ziel ist, die Kfz-Stellplatzverpflichtung im Sinne der Satzungsziele sachgerecht anzupassen. Relevante Auswirkungen auf den öffentlichen Raum sind – insbesondere

Stellungnahme Öffentlichkeit	**Anmerkung Verwaltung**
die Gefahr, dass der Parkdruck innerhalb bebauter Gebiete weiter verschärft wird.	auch wegen der tw. vorgenommenen Erhöhungen nach der Offenlage – aus Sicht der Verwaltung nicht zu erwarten. Da auf eine Herstellungsbeschränkung verzichtet wird, können zudem weiterhin auch mehr Stellplätze errichtet werden.
Im gesamten Stadtgebiet der Stadt Karlsruhe sind die Straßenräume nahezu dauerhaft und vollständig durch parkende Kraftfahrzeuge „verstopft". Es ist seit Jahrzehnten zur völligen Selbstverständlichkeit geworden dass Bewohner ihre PKW kostenfrei im Straßenraum parken können. Dieser Umstand wird durch die Reduzierung der baurechtlich notwendigen Stellplätze weiter verschärft werden. Eine logische Folge wäre zumindest, dass für das Parken von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich eine Parkgebühr erhoben wird, und zwar im gesamten Stadtgebiet. Doch nicht allein das kostenfreie zulässige Parken im Straßenraum ist heutzutage ein Problem, sondern insbesondere auch der Umstand dass die Karlsruher Stadtverwaltung das verbotswidrige Parken insbesondere auf Geh- und Radwegen nach wie vor in großem Umfang duldet. Leider missachtet die Stadtverwaltung Karlsruhe hiermit auch den „*Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr*" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 11.05.2020 bis heute zumindest in weiten Teilen. Mit diesem fordert das Verkehrsministerium die Kommunen ausdrücklich dazu auf, die bestehenden und neu geschaffenen Sanktionsmöglichkeiten „*nun konsequent anzuwenden und Handlungsspielräume zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten in vollem Umfang auszuschöpfen*". Auf eine solche konsequente Umsetzung des geltenden Rechts warten die Bürger in Karlsruhe nun schon seit 5 Jahren!	Die genannten Probleme beim Gehwegparken wurden im Rahmen des Konzeptes „Faires Parken in Karlsruhe" stadtweit betrachtet. Nach dessen Abschluss im Jahr 2019 erfolgte eine verstärkte Ahndung. Legalisierte Parkierung durch Markierung oder Beschilderung ist kein geduldetes Gehwegparken. Die Vorwürfe sind daher veraltet. Die Verwaltung erarbeitet im Rahmen des IQ-Projektes „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management" ein stadtweites Konzept, das sich auch mit der Ausweitung der Bewirtschaftung des Parkens (Bewohner und Kurzzeitparken) beschäftigt. Dies ist jedoch ein mittel- bis langfristiger Prozess.

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
Mit ein Auslöser dieses Missstandes ist das Fehlverhalten der Karlsruher Stadtverwaltung selbst, denn auf der Internetseite der Stadt Karlsruhe war bis Anfang Januar 2013 eine schriftliche Duldung (!) zum Parken auf Gehwegen erlassen: *„Das Parken mit zwei Rädern auf dem Gehweg kann nur dort geduldet werden, wo dies zur Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs erforderlich ist. Insofern ist auf den baulichen Ausbauzustand und Querschnitt der Straße abzuheben. In älteren Stadtbezirken würde beim Parken am rechten Fahrbahnrand keine Mindestdurchfahrtsbreite von 3 m verbleiben, die erforderlich ist, damit Rettungsfahrzeuge durchkommen. Die Straßenverhältnisse sind im Stadtgebiet hinsichtlich der Fahrbahnbreite unterschiedlich. Parken "ohne Not" auf dem Gehweg ist somit nicht erlaubt."* *… „Sofern unter o. g. Voraussetzungen das Parken auf dem Gehweg mit zwei Rädern geduldet wird, muss für Fußgänger/-innen, Rollstuhlfahrer/-innen, Kinderwagen u. a. eine Mindestrestbreite der Gehwegfläche von 1,20 m frei bleiben. Andere gesetzliche Haltverbote bleiben von dieser Regelung unberührt."* (siehe Stadtverwaltung Karlsruhe, Stellungnahme zur Anfrage vom 19.10.2010: Illegales Parken auf Geh- und Radwegen, Vorlage Nr. 568, Top 23, Karlsruhe: Dezernat 2, 16.11.2010). Dass im zweiten Halbsatz der Duldung eine entsprechende Bedingung in Form einer freizuhaltenden Mindestbreite, welche zudem den gesetzlichen Regelungen widerspricht, aufgeführt wird, ist zynisch. Denn allein aus dem Grund dass die Einhaltung eines bestimmten Abstands im Alltag nicht ohne weiteres kontrolliert werden kann wird sich kaum ein Autofahrer bewusst an diese Bedingung halten. Dass eine Kommune die Verkehrsteilnehmer derart förmlich zur Missachtung der Straßenverkehrsordnung animiert, ist schon	

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
sehr unkonventionell und ganz und gar nicht beispielhaft! Einen größeren Fehler im Hinblick auf eine fußgängerfreundliche Stadt kann eine Stadtverwaltung wohl nicht begehen. Es gibt keinerlei Rechtsgrundlage, auf welcher sich eine Kommune großflächig und allgemeingültig derart über das gültige Straßenverkehrsrecht hinwegsetzen kann. Ganz im Gegenteil räumt die Straßenverkehrsordnung in § 46 (1) den Straßenverkehrsbehörden die Erteilung von Ausnahmen ausschließlich für bestimmte Antragsteller ein. Die Erteilung unterliegt engen Grenzen und keinesfalls dürfen massenhaft erteilte Ausnahmen, wie im Karlsruher Fall geschehen, zum Aushebeln der allgemeinen Verkehrsregeln führen (siehe u. a. R. Schurig, StVO Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVO, 17. Auflage, Kirschbaum Verlag, 2020). Abgesehen von der zweifelhaften Sinnhaftigkeit dieser Duldung würde mit einem solchen Vorgehen das verfassungsrechtliche Verbot des Artikels 31 des deutschen Grundgesetzes, Bundesrecht bricht Landesrecht, berührt. Durch die „*Karlsruher Duldungsregel*" hat sich ein verbotswidriges Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer etabliert, von welchem selbst Fahrschullehrer mit auffälligen Fahrschulwagen (!) rege Gebrauch machen. Zu einem Umdenken der Verantwortlichen in der Karlsruher Stadtverwaltung hat schließlich erst eine Ermahnung durch das zuständige Regierungspräsidium als höhere Verwaltungsbehörde geführt (siehe Stadtverwaltung Karlsruhe, Gehwegparken nur noch auf legal ausgewiesenen Flächen, Karlsruhe: Presse- und Informationsamt, 16.07.2015). Leider wurde für die daraufhin umgesetzte Aktion „*Legalisierung des Gehwegparkens*" das gültige Verkehrsrecht erneut unterwandert:	

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung legt fest, dass das Parken auf Gehwegen u. a. nur zugelassen werden darf, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Die für den unbehinderten Verkehr von Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr erforderliche Mindestbreite wird wiederum durch die DIN 18040-3 unmissverständlich mit dem Maß von 1,80 m definiert. Auf welcher Grundlage die Stadt Karlsruhe hiervon abweichend nun eine zu geringe Mindestbreite von 1,60 m definiert, bleibt ungeklärt. Außerdem ist die Zulassung des Parkens auf Gehwegen durch Markierung nur dort zu erwägen wo nur wenigen Fahrzeugen das Parken erlaubt werden soll. Im Falle von „großflächig" zugelassenem Parken auf Gehwegen ist gemäß allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung die Anordnung des Zeichens 315 vorgesehen – auch diese Vorgabe wird durch die Stadtverwaltung ignoriert.	
Das vorrangige Problem im ruhenden Verkehr ist die zunehmend steigende Gesamtzahl an PKW, die neue Stellplatzsatzung wird dies in Karlsruhe weiter verschärfen. Leider drücken die Kommunen „*beim Falschparken gerne ein Auge zu*", schließlich sollen die eigenen Bürger nicht über Gebühr strapaziert werden. Da jedoch durch verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen gerade die schwächeren Verkehrsteilnehmer direkt behindert und oftmals auch gefährdet werden bedarf es einer strikten Umsetzung des geltenden Verkehrsrechts. Ein Problem bei der Duldung von Falschparkern ist auch, dass jedes (falsch) parkende Fahrzeug weiteren Parkverkehr „anlockt".	Bundesweit nimmt die Pkw-Dichte tatsächlich nach wie vor zu. In Karlsruhe zeigt sich allerdings bei der durchschnittlichen Anzahl privater Pkw-Zulassungen pro Wohnung nach mehreren Jahren des Anstiegs zuletzt eine leichte Abnahme. Weder wegen einer steigenden Pkw-Dichte noch wegen der im Satzungsentwurf vorgesehenen Reduzierungsmöglichkeiten ist von einer relevanten Verschärfung der Parkraumsituation auszugehen. Bereits seit der Beendigung des Projekts „Faires Parken in Karlsruhe" im Jahr 2019 wird das unerlaubte Gehwegparken konsequent geahndet. Zudem setzt die Verkehrsüberwachung vermehrt auf den Einsatz von Radstreifen, um auch Parkverstöße im Bereich von Radwegen besser ahnden zu können. Verstöße und Problembereiche können jederzeit an die Verkehrsüberwachung gemeldet werden. Im Rahmen der

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
	personellen Möglichkeiten werden daraufhin verstärkte Kontrollen vor Ort veranlasst.
3.3 Inhaltliche Anregungen	
Der aktuelle Entwurf der Stellplatzsatzung erscheint in weiten Teilen schlichtweg willkürlich. Es ist z. B. nicht nachvollziehbar dass für Kleinstwohnung mit einer Wohnfläche unter 35m² die erforderliche Stellplatzanzahl pauschal um 50 % reduziert werden darf.	Die vorgesehenen Reduzierungsmöglichkeiten sind im Sinne der Satzungsziele sachgerecht und basieren weitgehend auf statistischen Daten oder Erfahrungswerten. So wurden nach der Offenlage auch einige Werte erhöht, als die zwischenzeitlich fertiggestellte Haushaltsbefragung SrV 2023 in einigen Fällen einen höheren Pkw-Besitz als bisher angenommen ergab. Da – wie in der Begründung dargestellt – Kleinstwohnungen in der Regel nur von Einpersonenhaushalten bewohnt werden, die statistisch deutlich seltener über ein Auto verfügen als Mehrpersonenhaushalte, ist eine Abminderung gerechtfertigt. Aufgrund des in der SrV 2023 festgestellten höheren Pkw-Besitzes in Einpersonenhaushalten wurde nach der Offenlage der Abschlag von 50 % auf nur noch 25 % des Zonenwerts abgemindert.
Auch die These, dass „*eine Erhöhung der notwendigen Stellplätze kein Garant für weniger Autos im öffentlichen Raum wären, da Bewohner trotz ausreichender Kfz-Stellplätze auf Privatgrund möglicherweise weiterhin auf der Straße parken – Gründe dafür sind beispielsweise die zweckwidrige Nutzung von Garagen etwa als Abstellraum oder Werkstatt, einfache Verfügbarkeit öffentlicher Kfz-Stellplätze, keine Anmietung privater Kfz-Stellplätze aus Kostengründen"* – irritiert. Schließlich ist es doch die ureigene Aufgabe einer Stadtverwaltung im Sinne der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf die Einhaltung des geltenden Rechts zu achten.	Das Stellplatzrecht fordert nur, dass notwendige Stellplätze in der geforderten Anzahl hergestellt werden. Eine Verpflichtung, die auf Privatgrund hergestellten Stellplätze auch tatsächlich zu nutzen, besteht nicht und könnte auch nicht eingeführt werden. Die Stadtverwaltung hat somit keine gesetzliche Handhabe. Dies wäre ohnehin kaum kontrollierbar. Es ist nur die Kontrolle möglich, dass Stellplätze nicht anderweitig (z.B. als Abstellraum) genutzt werden, sondern dem Abstellen von Fahrzeugen dienen.
Ich appelliere daher dringend zu einer Überarbeitung der neuen Stellplatzsatzung dahingehend, dass für jede neue Wohneinheit ein nach Landesbauordnung notwendiger Stellplatz hergestellt werden muss.	Eine Beibehaltung von pauschal einem Kfz-Stellplatz je Wohnung würde dem Ziel widersprechen, durch eine sachgerechtere Regelung der Stellplatzverpflichtung zu verschiedenen wichtigen Zielen der Stadtentwicklung beizutragen. Die kleinräumige Auswertung der Pkw-Dichte zeigt, dass der landesweite 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel in

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
	einer Großstadt wie Karlsruhe in vielen Fällen überhöht ist.
Weiter appelliere ich dringend zur Umsetzung einer Parkgebührenverordnung dahingehend, dass das Parken im öffentlichen Straßenraum zukünftig im gesamten Karlsruher Stadtgebiet, abgesehen von einzelnen Lade- und Lieferzonen, nur noch gegen Entrichtung einer Parkgebühr möglich ist. Ganz nebenbei würde die Umsetzung einer großflächigen Parkgebührenverordnung für den gesamten städtischen Straßenraum einen ganz erheblichen Vorteil für den kommunalen Haushalt mit sich bringen.	Die Verwaltung erarbeitet im Rahmen des IQ-Projektes „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management" ein stadtweites Konzept, das sich auch mit der Ausweitung der Bewirtschaftung des Parkens (Bewohner und Kurzzeitparken) beschäftigt. Dies ist jedoch ein mittel- bis langfristiger Prozess.
4 Bürgerverein Waldstadt 15.02.2025	
1. die Waldstadt befindet sich in Zone 3	Kenntnisnahme
4.1 Notwendigkeit von Pkw und Stellplätzen	
2. die verkehrliche Anbindung durch den ÖPNV hat in der Qualität nachgelassen und ist nicht auf dem Level, dass eine Nutzung des PKWs nicht mehr notwendig wäre 3. es hat sich gezeigt, dass aufgrund Punkt 2 der Wunsch nach CarSharing Angeboten sich deutlich erhöht hat und dies auch entsprechend genutzt wird 4. aus Punkt 2 und 3 ergibt sich auch eine stärkere Nutzung des privaten PKWs und damit auch die Notwendigkeit von Stellplätzen	Grundsätzlich ist die Waldstadt gut an den ÖPNV (Bahn, Bus) angebunden. Allerdings führten in letzter Zeit Instandhaltungsarbeiten immer wieder zu Einschränkungen bei der Qualität. Die Berücksichtigung dieser temporären Situation in der Satzung wäre nicht gerechtfertigt – zumal die Pkw-Dichte zuletzt auch weitgehend konstant blieb. Ohnehin liegt ein großer Bereich im Westen der Waldstadt (Waldlage) außerhalb des 400-m-Einzugsbereichs der Tramlinie, sodass dort laut Satzungsentwurf auch von keinem Ersatz des Autos durch den ÖPNV ausgegangen wird. Eine erhöhte Nachfrage für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum kann in der Waldstadt nicht bestätigt werden. Zur Nachfrage nach Flächen, die nicht der Stadt Karlsruhe gehören, kann keine Aussage getroffen werden. Grundsätzlich gibt es Carsharing-Angebote in der Waldstadt.
4.2 Befürchtung von Engpässen	
5. durch die deutliche Nachverdichtung werden die vorhandenen Stellplätze nicht mehr ausreichend sein	Wird der Bestand mit Neubau ergänzt, für den die reguläre Stellplatzpflicht gilt, ist mit den vorgesehenen Kfz-Stellplatzzahlen von einer Deckung der zu erwartenden

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
6. durch Aufstockungen etc. ergeben sich höhere Anforderungen an die Verfügbarkeit von Stellplätzen bei jetzt schon gegebenen Engpässen	Nachfrage auszugehen. Die bestehende LBO-Regelung, dass für bestimmte Bestandsmaßnahmen wie Aufstockungen keine Stellplatzpflicht gilt, kann mangels einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage durch die Stellplatzsatzung nicht geändert werden. Bauherren steht es frei, dennoch Kfz-Stellplätze zu errichten.
4.3 Erhöhung des Kfz-Stellplatzschlüssels über 1,0	
7. als Konsequenz sollte daher ein Stellplatzschlüssel von größer 1 in Zone 3 festgelegt werden, wir schlagen mindestens 1,2 als Faktor vor	In Zone 3 noch mehr Kfz-Stellplätze als bisher zu fordern, würde den Hauptzielen der Satzung widersprechen und eine weitere Erschwerung des Wohnungsbaus bedeuten. Da in der Stellplatzsatzung von einer Herstellungsbeschränkung abgesehen wird, können auch weiterhin mehr Kfz-Stellplätze errichtet werden. In der Vergangenheit konnte die Stadtverwaltung bei Vorhaben in der Waldstadt auch schon darauf hinwirken, dass mehr Kfz-Stellplätze als notwendig gebaut werden (z.B. VBB Kolberger Straße 3-5).
4.4 Einführung einer Nutzungspflicht	
8. die vorhandenen Tiefgaragenstellplätze, welche eigentlich zu Wohnungen zugehörig sind, werden oft nicht durch den Wohnungsmieter genutzt und fremd vermietet, wobei das eigene Fahrzeug dann auf der Straße bei gegebenem Engpass abgestellt wird 9. zu Punkt 8 sollte eine Verpflichtung zur Nutzung angedacht werden	Das Stellplatzrecht fordert nur die Herstellung notwendiger Stellplätze in der geforderten Anzahl. Eine Verpflichtung zur Nutzung der auf Privatgrund hergestellten Stellplätze besteht nicht. Mangels einer entsprechenden Ermächtigung könnte in einer Stellplatzsatzung auch keine solche Verpflichtung erlassen werden. Der Mehrwert einer solchen Regelung wäre ohnehin in Frage zu stellen. Selbst wenn ein privater Kfz-Stellplatz nicht vom Bewohnenden der zugehörigen Wohnung, sondern von einer anderen Person aus dem Quartier genutzt wird, führt dies dazu, dass ein Auto weniger im Straßenraum parkt.
4.5 Kfz-Stellplatzreduzierungen zu weitreichend	
10. sowohl sozial vermietete als auch an Senioren vermietete Wohnungen bedeuten nach unserer Erfahrung nicht eine verringerte Anzahl von Fahrzeugen, daher ist die genannte Reduzierung deutlich zu hoch und sollte grundsätzlich nicht unter dem Faktor von 0,8 liegen	Die vorgesehenen Reduzierungsmöglichkeiten werden angesichts der Ziele der Stellplatzsatzung als sachgerecht erachtet. Um die Entstehung von dringend benötigtem gefördertem Wohnraum zu unterstützen, wird die Reduzierungsmöglichkeit auch dann für vertretbar gehalten, wenn sich

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
11. zu Punkt 10 zeigt sich in der Waldstadt, dass ein zu geringer Faktor in keinem Fall angebracht ist, sowohl in der Königsberger Straße als auch in der Europäischen Siedlung dürfte der Faktor eher bei deutlich über 1,2 liegen	der Pkw-Besitz in solchen Projekten nicht unterscheiden sollte. Laut Satzungsentwurf ist eine Reduktion auch nicht für alle Sozialmietwohnungen, sondern nur für jene mit einer mindestens 25-jährigen Bindungsdauer möglich. Das Ausbleiben dieser Reduzierungsmöglichkeit würde die Errichtung längerfristig gebundener Wohnungen weiterhin erschweren. Hinsichtlich Altenwohnungen wird darauf hingewiesen, dass bereits jetzt auf Grundlage der VwV Stellplätze teilweise vom 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel befreit wird. Durch die Stellplatzsatzung tritt somit keine wesentliche Änderung der bisherigen Praxis ein, sondern es wird lediglich eine einheitliche Anwendung und dadurch mehr Planungssicherheit geschaffen. Die Reduzierungsmöglichkeit ist aufgrund der statistisch geringeren Pkw-Dichte bei solchen Wohnungen sachgerecht. Sie gilt zudem auch nicht für sämtliche Altenwohnungen, sondern nur für jene, die die hohen Anforderungen nach § 39 LBO (barrierefreie Anlagen) erfüllen.
12. auch Single Haushalte besitzen meist einen PKW, daher ist hier ebenfalls ein Faktor von mindestens 0,8 in Zone 3 notwendig	In Einpersonenhaushalten sind statistisch deutlich weniger Pkw vorhanden als in Mehrpersonenhaushalten. Eine Minderung der Kfz-Stellplatzverpflichtung für Kleinstwohnungen ist daher gerechtfertigt. Hinweis: Aufgrund der nach der Offenlage erlangten Erkenntnisse aus der SrV 2023 wurde im Zuge der Überarbeitung der Abschlag von 50 % auf 25 % des Zonenwerts reduziert.
13. leben in der Familie auch erwachsene Kinder, so sind doch auch oft mehr als 2 Fahrzeuge im Haushalt vorhanden, insofern muss ein Mix der Faktoren betrachtet werden, was in Zone 3 für mindestens den Faktor 1,2 spricht.	Eine Erhöhung der bisherigen Kfz-Stellplatzverpflichtung in Zone 3 würde wichtigen Zielen der Stellplatzsatzung widersprechen und wäre sowohl aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen als auch aus Gründen sparsamer Flächennutzung nicht sachgerecht. Da die bisherige Stellplatzforderung in Zone 3 – abgesehen von den wenigen Reduzierungsmöglichkeiten – gleich bleibt, ist auch künftig von keinem relevanten Mangel oder gar – wie in der VwV Stellplätze als Voraussetzung für

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
	Erhöhungen u.a. gefordert – von verkehrsgefährdenden Zuständen auszugehen. Der Autobesitz eines Haushalts kann im Laufe der Zeit aufgrund seiner Größe oder sonstiger Gründe schwanken. Für jeden Worst Case Kfz-Stellplätze vorzuhalten, wäre unverhältnismäßig, da sich i.d.R. in Quartieren verschiedene Haushaltstypen mit und ohne Auto(s) mischen und sich somit ein Ausgleich entsteht.
5 Bürger-Gesellschaft der Südstadt vom 16.02.2025	
5.1 Infragestellung der Ziele für die „alte“ Südstadt	
bereits für den Planungsausschuss des Gemeinderates haben wir die folgende Stellungnahme abgegeben: Die im Entwurf genannten Ziele sind nachvollziehbar und anzustreben. Das Ziel, Versieglung zu vermindern und mehr Raum für Grünflächen zu schaffen allerdings wird zumindest in der „alten“ Südstadt (in Zone 1 liegend) nicht erreicht werden, das Gegenteil dürfte der Fall sein.	Der geschilderte Sachverhalt muss – wie nachfolgend dargestellt – differenziert betrachtet werden. Es kann nicht pauschal unterstellt werden, dass das Gegenteil der Satzungsziele eintritt.
5.2 Befürchtung von mehr Wohnbautätigkeit	
Die Verbilligung des Wohnbaus wird zu noch mehr Bauen in Innenhöfen führen. Durchlüftung und Begrünung – in Zeiten des Klimawandels notwendiger denn je – wird dadurch immer weniger möglich.	Mit der Stellplatzsatzung wird u.a. das städtebauliche Ziel verfolgt, den Bau von Wohnungen durch Anpassungen beim Stellplatzrecht zu erleichtern. Zielkonflikte mit anderen Belangen lassen sich in einer gesamtstädtischen Satzung nicht gänzlich vermeiden. Die Stellplatzsatzung ist zudem nicht das richtige Instrument, um Grünstrukturen und die Belüftung im Bestand zu sichern. Richtig dafür ist z.B. der im Februar 2025 in Kraft getretene Bebauungsplan „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt“, der – wie in Vorlage 2025/0143 dargestellt – auf andere Stadtgebiete mit Handlungsbedarf ausgeweitet wird. Im Übrigen ist zu beachten, dass sich im Vergleich zum Status quo durch die vorgesehenen Kfz-Stellplatzminderungen gerade in Zone 1 der Flächenverbrauch für den Stellplatznachweis erheblich reduzieren lässt.

Stellungnahme Öffentlichkeit	Anmerkung Verwaltung
Zudem ist Bauen in Innenhöfen in Bereichen ohne Bebauungsplan offensichtlich kaum zu reglementieren. Nach unserem Kenntnisstand ist die Stellplatzsatzung derzeit das nahezu einzig mögliche Regulationsinstrument.	Eines der Hauptziele der Stellplatzsatzung ist die Erleichterung des Wohnungsbaus durch eine sachgerechtere Herstellung notwendiger Kfz-Stellplätze. Ziel ist nicht, über (zu hohe) Stellplatzzahlen Bauvorhaben zu verhindern oder zu limitieren – selbst, wenn dies ggf. unter gewissen Gesichtspunkten mancherorts wünschenswert wäre. Wie oben erläutert, müssen Maßnahmen z.B. zur Klimaanpassung mit anderen Instrumenten gesichert werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass laut LBO unter bestimmten gesetzlichen Voraussetzungen auch bei der Neuerrichtung von Wohngebäuden kein Stellplatznachweis erforderlich ist – wenn z.B. die Herstellung von Stellplätzen auf dem Grundstück nicht möglich oder unzumutbar ist.
5.3 Bedenken wegen Abschlag und unerwünschten Folgen	
Die KfZ-Dichte in der Südstadt scheint laut Statistik-Atlas relativ gering. Wir gehen aber davon aus, dass dies nicht die PKW mit einschließt, die in anderen Städten (Heimatorten) zugelassen sind – das betrifft in erster Linie Studierende. Genau die werden ausdrücklich benannt bei den Wohneinheiten unter 35 m² („Studierenden-Apartments"), bei denen eine weitere Reduktion der Stellplätze möglich sein soll. Dass damit im Endeffekt nur für jede vierte Wohneinheit ein Stellplatz nachgewiesen werden muss, halten wir für realitätsfern und erwarten die folgende Konsequenz: Der Bedarf an Parkplätzen im öffentlichen Raum wird erhöht anstatt reduziert. - Der Parksuchverkehr mit seinen Auswirkungen auf Luft- und Wohnqualität wird entsprechend zunehmen. - Jede Hoffnung auf eine Reduktion parkender Autos am Straßenrand ist damit hinfällig. Das bedeutet weiteres Aufheizen des Stadtteils und macht Bemühungen um Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Straßen sinnlos. Wir bitten Sie, diese Aspekte zu berücksichtigen!	In den vorgesehenen Kfz-Stellplatzzahlen für Zone 1 und 2 sind neben den privat zugelassenen Pkw auch Pkw, die gewerblich sowie an anderen Orten zugelassen sind, berücksichtigt. Aufgrund neuer Ergebnisse aus der Haushaltbefragung SrV 2023 wurden nach der Offenlage in Zone 1 und 2 die Kfz-Stellplatzzahlen um 0,1 erhöht. Ebenso wurde auf Grundlage der neuen Datenlage der Abschlag für Kleinstwohnungen von 50 % auf 25 % gesenkt. Mit den vorgesehenen Werten ist von keinen relevanten Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum auszugehen. Bezüglich Studierendenappartements wird darauf hingewiesen, dass für diese Wohnungen schon jetzt teilweise die Kfz-Stellplatzpflicht reduziert wird. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass die VwV Stellplätze für Studierendenwohnheime mit der gleichen Zielgruppe deutlich weniger Kfz-Stellplätze fordert als der Satzungsentwurf für Studierendenappartements. Laut VwV Stellplätze ist bei Wohnheimen je 4-10 Plätze ein notwendiger Kfz-Stellplatz herzustellen. Davon ist auch noch ein ÖPNV-Abschlag von bis 70 % möglich.