



Niederschrift

20. Plenarsitzung des Gemeinderates
27. Januar 2026, 15:30 Uhr
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender: Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup

Punkt 4 der Tagesordnung: Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung); Satzungsbeschluss gemäß § 74 Abs. 2, 5 und 6 Landesbauordnung (LBO), § 4 Gemeindeordnung (GemO)
Vorlage: 2025/0916

Punkt 4.1 der Tagesordnung: Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung); Satzungsbeschluss gemäß § 74 Abs. 2, 5 und 6 Landesbauordnung (LBO), § 4 Gemeindeordnung (GemO)
Änderungsantrag: GRÜNE
Vorlage: 2025/0916/1

Punkt 4.2 der Tagesordnung: Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung); Satzungsbeschluss gemäß § 74 Abs. 2, 5 und 6 Landesbauordnung (LBO), § 4 Gemeindeordnung (GemO)
Keine zusätzlichen Bau-Standards für Karlsruhe
Änderungsantrag: CDU
Vorlage: 2025/0916/2

Beschluss:

1. Der Gemeinderat beschließt über die zum Satzungsentwurf (Fassung vom 04.10.2024) während der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen gemäß den Anmerkungen der Verwaltung in den Anlagen 4 und 5 sowie den ergänzenden Erläuterungen in der Vorlage.
2. Der Gemeinderat beschließt folgende

Satzung der Stadt Karlsruhe über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)

Der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe beschließt aufgrund § 74 Abs. 2, 5 und 6 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) in der Fassung vom 5. März 2010 (GBl. 2010, 357, 358, ber. S. 416) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. März 2025 (GBl. 2025 Nr. 25) in Verbindung mit § 4 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) in der Fassung vom 24. Juli 2000 (GBl. 2000, 581, ber.

S. 698) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2025 (GBl. 2025 Nr. 71) die örtlichen Bauvorschriften „Satzung der Stadt Karlsruhe über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung)“ als Satzung.

Maßgebend sind die textlichen Regelungen und zeichnerischen Darstellungen vom 4. Oktober 2024 in der Fassung vom 8. Oktober 2025 auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 und 5 in Verbindung mit § 74 Abs. 6 LBO. Den örtlichen Bauvorschriften ist eine Begründung beigelegt.

Die Satzung tritt mit dem Tag der Bekanntmachung in Kraft (§ 10 Abs. 3 BauGB, § 74 Abs. 6 LBO).

Abstimmungsergebnis:

Änderungsantrag GRÜNE: Mehrheitliche Ablehnung (20 Ja, 24 Nein)

Änderungsantrag CDU: Mehrheitliche Ablehnung (19 Ja, 25 Nein)

Unverändert: Mehrheitliche Annahme (26 Ja, 18 Nein)

Der Vorsitzende ruft Tagesordnungspunkte 4, 4.1 und 4.2 zur Behandlung auf und weist auf die erfolgten Vorberatungen im Planungsausschuss am 22. Januar 2026.

Wir kommen damit zu Tagesordnungspunkt 4, lange vorberaten, durch alle Ortschaftsräte durchgelaufen. Und wir können direkt in die Diskussion einsteigen, wenn gewünscht.

Stadtrat Klinkhardt (GRÜNE): Wir als GRÜNE-Fraktion begrüßen sehr, dass wir heute eine Stellplatzsatzung beschließen werden. Die neue Satzung ermöglicht erstens den Bau von Wohnungen mit weniger verpflichtenden Pkw-Stellplätzen. Das ist ein ganz wichtiger Schritt, um die Errichtung von Wohnungen einfacher und günstiger zu machen. Die Kosten für Bau, Unterhalt und Finanzierung eines einzigen Tiefgaragenstellplatzes summieren sich heute im Neubau auf bis zu 200 Euro im Monat, die dann über die Miete gedeckt werden müssen. Dies können wir nun einfach reduzieren. Auch begrüßen wir die Gestaltung der Satzung, die eine einfache Handhabung sicherstellt und trotzdem Differenzierungen erlaubt.

Im zweiten Teil definiert die Satzung, wie gute Fahrradabstellmöglichkeiten aussehen müssen. Hiermit soll die aktive Mobilität entsprechend unserer vom Gemeinderat gemeinsam beschlossener Ziele gefördert werden. Gute Fahrradabstellanlagen sind keine Luxusanforderung, sondern Voraussetzung dafür, dass Menschen das Fahrrad im Alltag wirklich nutzen können. Dabei sind die Kosten nicht annähernd vergleichbar zu den Kosten der Pkw-Stellplätze. Neben der Förderung des Radverkehrs erreichen wir damit zudem, dass die Zahl der auf den Gehwegen abgestellten Räder sich reduziert, die dort sonst die zu Fuß Gehenden behindern.

Neben den positiven Aspekten gibt es aber auch zwei Punkte, mit denen wir nicht vollständig zufrieden sind. Zum einen teilen wir die Sorge der Bürgervereine, dass einzelne Stadtgebiete durch übermäßige Nachverdichtung zu stark versiegelt werden könnten. Allerdings sehen wir das Einfordern übermäßig vieler Stellplätze nicht als richtiges Instrument, um Begrünung sicherzustellen. Viel eher sehen wir beispielsweise die geplante Ausweitung der

Grünsatzung für die Innenstadt auf die restliche Stadt als wichtiges Instrument, was dann möglichst schnell vorankommen muss. Der zweite Punkt, mit dem wir unzufrieden sind, ist, dass die in der Stellplatzsatzung verankerten Zahlen, insbesondere die jetzt hochgesetzten Zahlen im neuesten Entwurf, noch zu sehr auf dem Status quo beruhen. Wenn neu gebaut wird, dann bauen wir diese Gebäude für die nächsten 50 Jahre. Deswegen sollten auch die Zahlen, die wir festlegen, zu den Zukunftszielen unserer Stadt für die nächsten 50 Jahre passen. Und dort sollte dann entsprechend auch die Ausweitung des Parkraummanagements, die gerade schon läuft, und die weitere Ausweitung des Carsharings, das in unserer Stadt stattfindet, berücksichtigt werden. Und schon heute sinkt die Zahl der privat zugelassenen Pkw in der Stadt. Deshalb beantragen wir, dass die Mindestwerte und Regelungen aus dem ursprünglichen Verwaltungsentwurf zur Anwendung kommen. Wenn eine ernsthafte weitere Erleichterung für den Wohnungsbau wichtig ist, sollte man diesem Antrag eher zustimmen, anstatt sich gegen angemessene Fahrradstellplätze zu wehren, vielen Dank.

Stadtrat Pfannkuch (CDU): Für die CDU-Fraktion halte ich zunächst einmal auch für die Öffentlichkeit fest, dass es hier um zwei verschiedene Regelungsbereiche geht, einmal um die Anzahl der Pkw-Stellplätze, die im Falle einer neu errichteten Wohnung und eines Hauses nachzuweisen sein wird. Und zum anderen geht es um Vorschriften für die Vorhaltung von Fahrradabstellplätzen. Und man kann ja jetzt an der Vorrede erkennen, wie man das in wechselnden Richtungen ideologisch gut oder schlecht finden kann. Ich glaube, es war ein Abwägungsprozess, dem sich die CDU gestellt hat, dass man eben in gerade Verdichtungs-bereichen die Zahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze reduziert hat. Das ist ein Abwägungsprozess, nie ein Ideal. Also aus unserer Sicht kann man eigentlich nichts dagegen haben, wenn ein Investor Stellplätze baut, weil so oder so dadurch Pkws von der Straße kommen. Das ist das eine. Deshalb sind wir auch beim ersten Teil der Satzung völlig d'accord.

Das andere ist der Fahrradstellplatzteil. Und da müssen wir sagen, das geht so nicht. Die Verwaltung sagt unverhohlen, warum sie das will. Sie will das haben, damit ihre Beschäftigungsmühen mit Bauanträgen in diesem Zusammenhang möglichst geringgehalten werden. Das kann doch wohl nicht wahr sein. Wir bauen hier Bestimmungen auf, wir reden jeden Tag über Verwaltungsreduzierung. Was machen wir hier? Das glatte Gegenteil. Wir bauen zusätzliche Pflichten für die Beteiligten auf, die anzuwenden vielleicht für die Verwaltung leichter sind, aber die für den Bauherrn in keiner Weise praktikabel sind. Und ich weise auch darauf hin, wenn man flexibel damit umgehen würde, nach den Grenzen und Möglichkeiten der Landesbauordnung, dann hätte man möglicherweise da und dort die Möglichkeit, viel mehr rauszuholen für Fahrradabstellmöglichkeiten als nach diesen starren Regelungen, die sich die Verwaltung vorstellt, weil man da einen Maßstab hin heben kann und jedem Bauwilligen sagen kann, nein, du hast hier einige Zentimeter unterschritten, und dir bewilligen wir das nicht. Das finde ich und finden wir nicht angemessen. Wir sollten ein Interesse haben, ich darf jetzt ewig reden, wir sollten ein Interesse daran haben, dass möglichst viele Fahrräder da untergebracht werden in den Grenzen der Landesbauordnung. Deshalb lehnen wir diesen zweiten Teil striktem ab.

Stadträtin Uysal (SPD): Die SPD-Fraktion unterstützt die Stellplatzsatzung in der vorliegenden Fassung der Verwaltung. Warum? Weil sie einen realistischen Ausgleich schafft zwischen bezahlbarem Wohnungsbau, sozialer Verantwortung und den Zielen einer nachhaltigen Mobilität. Die Verwaltung hat auf Basis der aktuellen SrV-Daten 2023 nachjustiert und damit deutlich gemacht, Mobilitätswende braucht Augenmaß und keine Ideologie. Gerade

die Anpassung bei kleinen Wohnungen zeigt, dass hier nicht dogmatisch, sondern datenbasiert entschieden wurde. Das ist richtig, auch aus sozialdemokratischer Sicht. Zu den Änderungsanträgen: Den Antrag der GRÜNEN können wir nachvollziehen in seiner Zielrichtung, halten ihn aber zum jetzigen Zeitpunkt für zu weitgehend. Die Verwaltung hat bewusst moderat korrigiert, um Parkdruck im Bestand nicht weiter zu verschärfen. Diesen pragmatischen Weg unterstützen wir. Den Antrag der CDU lehnen wir ab. Fahrradstellplätze sind kein Luxus, sondern Teil einer funktionierenden Alltagsmobilität, insbesondere für Familien, junge Menschen und Menschen mit geringem Einkommen. Wer den Radverkehr stärken will, muss ihn auch baulich ermöglichen. Für die SPD ist entscheidend, Wohnungsbau darf nicht unnötig verteuert werden, aber Mobilität muss für alle funktionieren. Die Satzung ist kein Verbot, sondern ein Instrument der Flexibilisierung. Deshalb stimmen wir der Stellplatzsatzung zu und lehnen beide Änderungsanträge ab, vielen Dank.

Stadtrat Stolz (AfD): Die AfD-Fraktion wird der Verwaltungsvorlage in der vorliegenden Form nicht zustimmen. Gleichzeitig können wir uns dem Änderungsantrag der CDU anschließen. Zunächst zu den Fahrradstellplätzen: Die Verwaltung kündigt Entlastung, Vereinfachung und Kostenreduktion an, schafft aber gleichzeitig neue, detaillierte Vorgaben, Maßzahlen und Nachweispflichten für Fahrradstellplätze. Das ist ein klarer Widerspruch. Wer Bürokratie abbauen will, darf keine neuen kommunalen Sonderstandards einführen. Das Landesrecht reicht hier vollkommen aus. Deshalb unterstützen wir den CDU-Änderungsantrag ausdrücklich. Zur Kfz-Regelung möchte ich differenziert Stellung nehmen. Das Argument des steigenden Parkdrucks im öffentlichen Raum ist real und darf nicht ignoriert werden. Weniger private Stellplätze können dazu führen, dass Fahrzeuge auf Straßen, Gehwegen und in Wohnquartieren abgestellt werden. Diese Sorge wird von vielen Bürgern völlig zu Recht geäußert. Gleichzeitig, und das ist uns genauso wichtig, stehen wir für einen möglichst wenig regulierten Wohnungsmarkt. Dazu gehört auch die Freiheit des Bauträgers, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben weniger Stellplätze zu bauen, wenn er dies für sinnvoll, marktfähig oder wirtschaftlich notwendig hält. Wir halten nichts davon, Bauherren durch starre Vorgaben zu bevormunden. Der Wohnungsmarkt funktioniert nicht durch Zwang, sondern durch Angebot und Nachfrage. Wer zu wenig Stellplätze plant, wird dies am Markt zu spüren bekommen, und nicht durch Verwaltungsvorschriften, sondern durch fehlende Nachfrage. Unser Kritikpunkt richtet sich deshalb nicht gegen Freiheit, sondern gegen fehlende Gesamtstrategie. Wenn Stellplätze reduziert werden, muss die Stadt gleichzeitig für funktionierende Parkraumkonzepte, Quartierslösungen und Ordnung im öffentlichen Raum sorgen. Problemverlagerung darf nicht die politische Antwort sein. Fazit: Weniger Bürokratie und mehr Freiheit im Wohnungsbau, ja, kommunale Sonderregelungen und neue Detailvorgaben, nein, Parkprobleme ignorieren und verdrängen, ebenfalls nein., vielen Dank.

Stadtrat Dr. Noé (FDP): Die heute hier vorgelegte Stellplatzsatzung ist ein Musterbeispiel dafür, wie Bürokratie sich selbst am Leben erhält und wie viele Köche den Brei verderben. Denn ich begleite dieses Thema in der EU nun schon seit Jahren durch Ortschaftsräte, Bürgervereine, Ausschüsse und hier im Gemeinderat. Und mein Fazit ist eindeutig, diese Satzung ist ein Bürokratiemonster, das kein einziges reales Problem löst. Was ist denn das Problem? Das eigentliche Problem liegt in den Gründerzeitquartieren in der Südweststadt, in der Südstadt, in der Oststadt und in Teilen von Durlach. Dort, ja dort fehlen Stellplätze für Autos und für Fahrräder. Das ist unbestritten. Aber diese heute vorgelegte Satzung hilft dort überhaupt nicht, denn sie gilt nur für Neubauten. Der Bestand bleibt unberührt, und genau dort im Bestand fehlen die Stellplätze. Gleichzeitig verteuert diese Satzung den

Neubau und belastet Eigentümer und Mieter. Das ist wohnungspolitisch kontraproduktiv. Man hätte ja pragmatisch sein können, weniger Kfz-Stellplätze, weil wir ja einen guten ÖPNV hier in Karlsruhe haben. Das selbst wird aber in der aktuellen Vorgabe immer wieder relativiert. Jetzt für kleine Wohnungen brauchen wir auf einmal wieder mehr Stellplätze. Das ist alles völlig widersprüchlich und planlos. Man hätte ja sagen können, wir lassen die Stellplatzsatzung, wie sie ist. Jeder entscheidet selbst, was er dort aufstellt, ein Auto, ein Fahrrad, einen Roller, einen E-Scooter. Das wäre pragmatisch, das wäre liberal, und das wäre kostengünstig und hätte natürlich unsere Zustimmung gefunden. Stattdessen wurde die Satzung über Jahre hinweg immer weiter aufgebläht. Wir brauchen nun Sonderflächen für Lastenräder mit Wendemöglichkeit. Wir haben Mindestabstände zwischen den Fahrradstellplätzen wie in einer Maschinenbaufabrik. Wir haben Bodenbelege ohne jede Rille, wir haben Stufenfreiheit, wir haben Barrierefreiheit, alles weit über die Landesbauordnung hinaus, meine Damen und Herren. Das ist nicht mehr „wir fördern das Radfahren“, das ist, „wir schreiben Investoren vor, wie sie jeden Quadratmeter zu gestalten haben“. Kein einziges Problem im Bestand wird dadurch gelöst. Der Neubau wird teurer, er wird komplizierter, er wird unattraktiver, das ist investorenfreundlich, bürokratisch und realitätsfern. Die Rückmeldungen aus den Ortschaftsräten und den Bürgervereinen sprechen eine deutliche Sprache. Wenn eine Vorlage jahrelang durch die Gremien wandert und am Ende sie niemand will, dann liegt das Problem nicht bei den Bürgern, sondern bei der Vorlage. Wir müssen uns sehr ernsthaft fragen: Haben wir keine anderen Sorgen im Wohnungsbau? Wir fordern mehr Vernunft, weniger Regelungswut. Hauseigentümer und Bauwillige brauchen Verlässlichkeit, keine Hürden. Und wir haben gesehen, dass die CDU das erkannt hat im Änderungsantrag, und wir werden dem Antrag der CDU heute zustimmen.

Stadtrat Gaukel (Volt): Es ist ein bisschen schwierig, auf manche der Anträge jetzt nicht einzugehen. Ja, wir haben die Stellplatzsatzung für Kfz und für Fahrräder. Und ja, es gibt diese Landesbauordnung, die wurde jetzt ja erwähnt, manchmal gelobt, manchmal kritisiert. Aber was ist denn die Landesbauordnung? Das ist eine Bauordnung für ganz Baden-Württemberg. Und da muss man ja schon mal fragen: Ist es jetzt sinnvoll, dass diese Landesbauordnung in Karlsruhe genauso angewendet wird wie in Konstanz, Stuttgart, Rottweil oder unten, ich weiß nicht, in Waldshut-Tiengen, in Hügelingen? Jetzt sagen hier manche ja, na ja, also gerade auf das Fahrrad bezogen, es gibt halt schon sehr starke Unterschiede. Und in Karlsruhe sind wir die Fahrradhauptstadt. Von daher ist es hier auch logisch, dass wir hier mehr Fahrradstellplätze brauchen. Natürlich ist es irgendwo, wo die Infrastruktur nicht für Fahrräder gegeben ist, da ergeben weniger Fahrradstellplätze Sinn, aber bei dieser LBO, die ist landesweit lokal abzugrenzen, ist hier sinnvoll, einmal für den Kfz-Verkehr, wo wir mit Jahren der guten Mobilitätspolitik auch dafür gesorgt haben, dass weniger Verkehrszahlen hier sind, dass wir weniger Autos haben durch Carsharing, durch einen guten ÖPNV, aber eben auch durch einen guten Radverkehr. Dadurch ist es logisch, wir brauchen hier weniger Pkws, als die LBO vorgibt. Deswegen werden wir auch den GRÜNEN-Antrag mitgehen, denn hier sollten wir nicht auf Momentaufnahmen denken, sondern auf langfristige Trends und eben auch die Karlsruher Besonderheiten abdecken. Und das Gleiche gilt auch für Fahrräder. Wir sind die Fahrradhauptstadt, wir haben tausende, zehntausende Fahrräder in der Stadt, und das Problem ist hier, die stehen teilweise dann doch, wo sie wollen, weil die Plätze fehlen. Und gerade in den Mehrfamilienhäusern sieht man das oft. Die sind dann in irgendeinem Kellerabteil oder stehen davor, (überfahren? 00:19:10) und ja, auch so eine Fahrgasse ist sehr relevant, weil wenn die Fahrräder nicht rauskommen, dann ist es ist genau das gleiche Problem und da auch eine Korrektur. Nein, es braucht keinen Sonderplatz für Lastenräder, weil das ist eine Sollregelung, das ist

keine Pflichtregelung. Auch hier ist man ja schon ein Stück runtergegangen. Aber auch hier muss man sagen, das ist etwas, was immer weiter ausgerollt wird und es mehr Bedarfe gibt. Da bin ich auch dafür, dass wir pragmatische Lösungen finden, um hier gemeinsame große Flächen zu schaffen, aber wir brauchen auf jeden Fall diese Fahrradstellplätze.

Von daher werden wir den CDU-Antrag ablehnen, aber der Gesamtsatzung natürlich mitgehen. Vielen Dank da auch für die ganze Arbeit, die da monatelang und jahrelang reingesteckt wurde.

Stadträtin Berghoff (Die Linke): Die Frage des Stellplatzschlüssels ist meines Erachtens gar nicht mal so sehr eine ideologische, sondern eine der Vernunft. Ein hoher Stellplatzschlüssel bedeutet, dass wir alle zwingen, auch Menschen ohne Auto, die Kosten und den Platzverbrauch des motorisierten Individualverkehrs mitzutragen. Insbesondere Tiefgaragenplätze kosten Zehntausende Euro, und die Kosten landen am Ende in der Miete. Das ist nichts anderes als eine Umverteilung von unten nach oben. Gerade im Innenstadtbereich besitzen viele Haushalte kein eigenes Auto. Und trotzdem bauen wir Wohnraum teuer, also verschärfen die Wohnungsnot, versiegeln wertvolle Flächen, nur damit Autos bequem abgestellt werden können. Das ist weder sozial gerecht noch ökologisch vertretbar. Wer ernsthaft über Klimaschutz, Mobilitätswende und der Frage, wem der öffentliche Raum eigentlich gehört, spricht, muss den Stellplatzschlüssel niedrig ansetzen. Mobilitätswende bedeutet übrigens nicht Verzicht, sondern Umverteilung. Was wir abbauen beim Auto, müssen wir aufbauen beim Umweltverbund. Wie der Kollege Klinkhardt schon gesagt hat, Fahrradstellplätze sind kein Luxus. Sie sind Grundinfrastruktur für sozial gerechte Mobilität. Wer will, dass Menschen auf das Rad umsteigen, muss dafür sorgen, dass Räder sicher abgestellt werden können. Fahrradparken ist auch deutlich effizienter als Autoparken. Ein Pkw-Stellplatz kostet acht- bis zehnmal mehr als ein Fahrradstellplatz. Auf derselben Fläche lassen sich übrigens bis zu acht Fahrräder unterbringen. Das ist zum einen offensichtlich ein entscheidender Vorteil in dicht bebauten Gegenden, zum anderen entkräftet es die Aussage, Fahrradstellplätze würden das Bauen verteuern. In Kombination mit einem angemessenen Stellplatzschlüssel ist nämlich genau das Gegenteil der Fall. Ein gut funktionierender ÖPNV, und darüber sprechen wir später auch noch, und eine gute Fahrradinfrastruktur sind wesentlich für die Verkehrswende und den Umstieg weg vom Auto. Hier sollten unsere Prioritäten liegen, erst recht als Fahrradstadt, und das ist Karlsruhe.

Wir begrüßen die Initiative, die Schaffung von Fahrradstellplätzen in der Satzung zu verankern. Was den Schlüssel für die Pkw-Stellplätze angeht, gehen wir sowohl die Argumentation und damit auch den Änderungsantrag der GRÜNEN-Fraktion mit. Was wir uns zusätzlich gewünscht hätten, und da schließen wir uns der Stellungnahme der Verkehrsbetriebe an, ist eine Obergrenze und die Einbeziehung weiterer Faktoren in die Zonensystematik. Und was ich im Planungsausschuss schon angesprochen habe, über die Möglichkeit der Reduktion des Stellplatzschlüssels für gemeinwohlorientiertes Wohnen auf einem Gelände, für das bereits ein B-Plan existiert, werden wir noch einmal gesondert sprechen müssen, danke.

Der Vorsitzende: Vielen Dank, lassen Sie mich zu zwei, drei Punkten noch etwas ergänzen. Ich glaube, wir haben es hier mit einem Kompromiss zu tun zwischen verschiedenen Interessen. Und dass Sie alle jetzt kritische Punkte zu diesem Kompromiss gefunden haben, bestärkt mich darin, dass es ein Kompromiss ist. Die Unterstellung, wir würden das alles nur einführen, was die Fahrradstellplätze betrifft, weil wir es damit der Verwaltung einfacher

machen wollen und uns gleichzeitig Bürokratieaufbau vorwerfen, ist ein bisschen kontra quasi in sich, weil dadurch, dass es klare Regeln gibt, schaffe ich erst einmal weniger Bürokratie, weil beide Seiten wissen, woran sie sich zu halten haben und dann einfach an der Stelle wissen, die Rahmenbedingungen sind klar, dann muss ich auch nicht lange diskutieren. Ich brauche auch keine Ausnahmegenehmigung, sondern ich baue es halt dann so, wie es vorgegeben ist. Das finde ich ja spannend, dass man so tut, als hätten die Autostellplätze keine festen Rahmenbedingungen und wir würden sie jetzt nur für die Fahrradstellplätze einführen. Ich nehme an, dass das an der Stelle genauso gilt.

Dann ist da nach einem Gesamtkonzept gerufen worden, das auch, wenn wir schon Stellplatzforderungen reduzieren, gleichzeitig Quartiersgaragen einrichtet. Unsere Erfahrung ist ja, dass selbst wenn es Quartiergaragen gibt, die teilweise völlig untergenutzt werden, und zwar ausgerechnet in Quartieren, in denen gleichzeitig sehr deutlich ist, dass es einen ganz enormen Parkdruck gibt. Das heißt, ich brauche an der Stelle am Ende eine Balance zwischen einem gewissen Parkdruck im öffentlichen Raum und einem Angebot an Quartiergaragen. Und wir haben spannenderweise in manchen Quartieren, in denen Sie sicherlich berechtigterweise sagen, der Parkdruck ist immens, trotzdem teilweise noch leere Quartiergaragen, weil die Leute am Ende doch lieber noch eine Stunde suchen, als dass sie mal monatlich eine bestimmte Geldmenge zur Verfügung stellen, um in der Quartiergarage sich einzumieten. Und solange das so ist, werden uns auch weitere Quartiergaragen nicht helfen, es sei denn, sie wären umsonst, aber wer will denn bei den Baupreisen im Moment umsonst Quartiergaragen herstellen. Und auch die Bürgerinnen und Bürger aus der Nachbarschaft haben, glaube ich, zu den Themen durchaus unterschiedliche Vorstellungen, je nachdem in welcher Rolle sie sich gerade befinden. Also es ist natürlich total clever zu sagen, wir wollen alle Bürokratie weghaben, und jeder soll doch auf sein Gelände bauen können, was er will. Und wenn er keine Stellplätze baut, baut er halt keine, das wird der Markt schon regeln. Nur an den Marktprozessen ist nicht der Nachbar beteiligt, der dann gleichzeitig sich darüber aufregt, dass jemand bauen kann, ohne einen Stellplatz dort nachzuweisen, weil er es nämlich selber vielleicht vor 20 Jahren musste und weil es auch etwas ist, was, wenn es dort keine Stellplatzverordnung gibt, dazu führt, dass der Parkraum vor seinem Haus noch knapper wird. Und insofern haben Sie nicht nur die Aufgabe, für den Bauherrn zu denken, sondern Sie haben auch die Aufgabe, für die Nachbarinnen und Nachbarn zu denken, für die Bürgerinnen und Bürger. Und mittlerweile ist ja teilweise die Fahrradnutzung so intensiv, dass Sie durch die abgestellten Fahrräder auf den Bürgersteigen wieder eine Einschränkung des öffentlichen Raums haben, die teilweise durchaus auch relevant ist, mal davon abgesehen, dass Fahrräder im öffentlichen Raum immer diebstahlgefährdeter sind als in entsprechenden Stellplätzen. Wir haben ja eine durchaus nennenswerte Rückmeldung auch aus dem ADFC-Klimacheck, dass bei uns vor allem die Sicherheit auch der Fahrräder noch lange nicht so ist, wie sich die Radfahrer das wünschen.

Und in dieser Gesamtgemengelage bieten wir Ihnen jetzt eine auf Karlsruhe zugeschnittene Stellplatzverordnung an, die auf der einen Seite sich bei der Reduzierung, bezogen auf die Autostellplätze, an der Realität in Karlsruhe orientiert, trotzdem für bestimmte Formen wie Studierendenwohnen und Ähnliches noch einmal einen leichten positiven Steuerungseffekt einführt. Und gleichzeitig konkretisieren wir die ja durchaus in der LBO auch vorgesehene Fahrradstellplatzerrichtung und das aber nicht, um jetzt auf die Autostellplatzverordnung noch Bürokratie draufzusetzen, sondern hier einfach durch klare Vorgaben, die Prozesse zu vereinfachen. Und ich glaube, ich hatte es am Anfang gesagt, schade, dass Sie nicht alle gesagt haben, was Sie an der Stellplatzverordnung gut finden, sondern vor allem

auch, was Sie schlecht finden. Und ich war bei einigen Ortschaftsratssitzungen zu dem Thema dabei. Ich habe da auch sehr viel Positives gehört. Ich habe da auch sehr viel Positives dazu gehört und die Linie zwischen Befürwortern und Nicht-Befürwortern ging auch in manchen Ortschaftsräten ähnlich, wie es hier im Gemeinderat ist. Es gab dort aber auch viele Ängste. Und wenn man dann einmal reflektiert, dass eigentlich erst ab dem ersten Dreifamilienhaus das neu errichtet werden müsste, bevor überhaupt die Stellplatzverordnung gilt, dann vielleicht ein dritter Stellplatz wegfallen könnte. Ab dann, wenn man das einmal relativiert, dass wir es in vielen Ortschaften oder Ortsteilen ja nicht damit zu tun haben, dass hier jetzt gleich Fünf- oder Sechsfamilienhäuser gebaut werden, vor allem je weiter ich mich vom Zentrum entferne. Von daher sind am Ende, glaube ich, die Auswirkungen auch nicht so, dass man davor große Befürchtungen haben müsste.

Damit kommen wir in die Abstimmung. Jetzt haben wir einen Antrag von der CDU. Moment, jetzt muss ich gucken, dass ich die richtige Reihenfolge habe. Ich würde gerne der Reihenfolge der Nummerierung nachgehen und würde als Erstes den Änderungsantrag der GRÜNEN aufrufen und bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Dann rufe ich auf den Änderungsantrag der CDU und bitte auch hier um Ihr Votum ab jetzt. – Auch das ist eine mehrheitliche Ablehnung.

Und damit haben wir die unveränderte Stellplatzsatzung, wie wir sie Ihnen als Beschlussvorlage eingebracht haben. Und ich bitte um Ihr Votum ab jetzt. – Das ist eine mehrheitliche Annahme. Vielen herzlichen Dank, auch vor allem vielen herzlichen Dank an die Kolleginnen und Kollegen in der Verwaltung, die hier über lange Zeit und in vielen öffentlichen Sitzungen sich mit diesem Thema auseinandergesetzt haben und nicht immer nur freundlichen Worten begegnet sind.

Zur Beurkundung:
Die Schriftführerin:

Hauptamt - Ratsangelegenheiten –
11.02.2026