

Niederschrift

Ortschaftsrat Grötzingen

öffentlich

17. Dezember 2025, 19:00 bis 21:25 Uhr | Herbert-Schweizer-Haus Begegnungsstätte Grötzingen,
Niddastraße 9, 76229 Karlsruhe

Vorsitzender: Ortsvorsteher Jens Jäggle

Protokollführer: David Kuhn

Urkundspersonen: Ortschaftsrat Neureuther, Ortschaftsrat Schönberger

Anwesenheit: 16 von 18 Mitgliedern des Ortschaftsrates anwesend, Frau Eblenkamp (Stadtplanungsamt), Frau Hüger (Stadtplanungsamt), Herr Höglmeier (technischer Geschäftsführer VBK), Herr Messerschmidt (Betriebsleiter VBK), Herr Wagner (Praktikant OV Grötzingen)

Ortschaftsrat Titus Tamm (entschuldigt), Ortschaftsrat Dr. Benedikt Bühler (entschuldigt)

1. Fragen und Anregungen der Einwohnerinnen und Einwohner

Ein Einwohner fragt, wie der Sachstand zum Sanierungsgebiet Ortsmitte sei.

Ortsvorsteher Jäggle berichtet, dass am 16. September der Sanierungsbeirat nichtöffentlich getagt hat. Dabei sei ersichtlich gewesen, dass viele Mittel noch nicht abgerufen worden seien, dies aber in den kommenden Jahren anstehen würde. Die Planungen seien im Gange, ohne dass es explizite Neuigkeiten gebe.

2. Verkehrsknotenplanung Oberausstraße/Eisenbahnstraße

I. Inhalt der Vorlage

Informationsvorlage
2025/1091

Kurzfassung

Im Rahmen der Oberflächensanierung der Ecke Oberausstraße und Eisenbahnstraße soll der dort befindliche Straßenbereich neugestaltet und optimiert werden, um die Parksituation zu klären und den Verkehrsfluss zu steuern. Das Stadtplanungsamt hat die Planung für den Bereich abgeschlossen und stellt diese dem Ortschaftsrat vor. Die Planungen sind der angehängten Präsentation zu entnehmen.

Der Ortschaftsrat nimmt dies zur Kenntnis.

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Frau Eblenkamp führt aus, dass der Bereich beim Tiefbauamt zur Sanierung anstehe und das Stadtplanungsamt in diesem Zuge die planerische Überarbeitung des Knotenpunktes anstrebe. Momentan sei der Bereich sehr weitläufig und für Fußgänger und Radfahrer unübersichtlich. Auf der Nordseite werde der Fußweg deshalb auf 2 Meter verbreitert und die Fahrbahn um 50 Zentimeter schmaler gemacht. Von südlicher Seite werde mit einer Insel der Bereich verengt, sodass der Übergang für Fußgänger besser sei. Die Insel wolle man mit Grünflächen und einem Baum gestalten.

Ortschaftsrätin Pepper fragt, ob die früher bereits zugesagte Oberflächensanierung der Verlängerung des Straßenabschnitts in Richtung „Im Speitel“ im Zuge der Maßnahme nun mit umgesetzt werde.

Frau Eblenkamp meint, dies sei Sache des Tiefbauamtes, daher könne sie keine Aussage dazu treffen.

Ortschaftsrätin Pepper fragt, an welcher Stelle der Fußgängerüberweg angedacht sei.

Frau Eblenkamp sagt, es werde zwei Querungsmöglichkeiten geben.

Ortschaftsrätin Pepper erklärt, bei der Auswahl des Baumes müsse darauf geachtet werde, dass es dadurch nicht zu erhöhtem Pflegeaufwand für die Anwohner komme. Weiterhin sei zu befürchten, dass für die Anwohner Parkplätze wegfallen könnten. Man solle in der Planung deshalb das Schräg-Parken berücksichtigen.

Frau Eblenkamp betont, dass nach aktueller Planung kaum Parkplätze entfallen würden. Der momentane Zustand sei jedoch völlig ungeregelt und durchaus gefährlich. Schräg-Parken sei an dieser Stelle kaum möglich, da man sich direkt im Kreuzungsbereich befinde.

Ortschaftsrat Schuhmacher regt an, dass die Oberfläche des angrenzenden Bereichs der Eisenbahnstraße in Richtung der Supermärkte in diesem Zuge saniert werden solle.

Ortsvorsteher Jägle erläutert, dass anlässlich einer vergangenen Anfrage des Ortschaftsrates das Tiefbauamt die Einschätzung gegeben habe, dass bestimmte Straßen in Grötzingen in keinem guten Zustand seien. Es sei zugesichert worden, dies bei der Planung dieses Bereichs zu berücksichtigen.

Ortschaftsrat Schuhmacher meint, es fehle in der Planung an Zahlen, wie viele Parkplätze entfallen würden. Außerdem sei nichts zum Ausführungszeitpunkt bekannt.

Frau Eblenkamp sagt, man rechne mit zwei entfallenden Parkplätzen, wobei zugleich um die Straßenecke herum ein bis zwei neue Parkplätze entstehen würden. Die Umsetzung sei im nächsten Doppelhaushalt geplant.

Ortschaftsrätin Hauswirth-Metzger fragt, ob die Gehwege in diesem Bereich abgeflacht umgesetzt werden oder reguläre Fußwege entstehen würden.

Frau Eblenkamp erwidert, es seien gewöhnliche Gehwege geplant. Da von der Fahrbahnbreite ein Gegenverkehr ohnehin nicht möglich sei, könne man den Gehweg

verbreitern und Fußgänger besser schützen. Würde man den Gehweg an dieser Stelle in Form einer Rinne umsetzen, werde der Autoverkehr wohl auf den Gehweg ausweichen.

Ortschaftsrätin Cassarino-Benz fragt, ob man bezüglich des Baumes bereits mit den Anwohner Kontakt aufgenommen habe, da dieser den Lichteinfall verändern würde.

Frau Eblenkamp meint, dies sei bisher lediglich eine erste Planung. Man versuche stets überall Bäume hineinzubekommen.

Ortschaftsrätin Cassarino-Benz fragt, ob nicht ein Kreisverkehr eine Lösung an der Stelle sein könnte.

Frau Eblenkamp sagt, dies sei vor Jahren bereits geprüft worden und nicht umsetzbar.

Ortschaftsrat Breier fragt, ob die Übersichtlichkeit an der Stelle durch die Umgestaltung verbessert werde.

Frau Eblenkamp erklärt, durch die Einengung der Fahrbahn und die damit reduzierte Geschwindigkeit sei dies der Fall. Der Baum behindere die Sichtachse nicht.

Ortschaftsrat Breier fragt, ob der Verkehrsfluss durch die Einengung der Fahrbahn beeinträchtigt sei.

Frau Eblenkamp antwortet, auch bisher sei der Gegenverkehr nicht möglich. Daran würde sich nichts ändern und der Verkehrsfluss bleibe gleich.

Ortschaftsrat Siegrist meint, für die Anwohner mit Fensterrichtung Norden könne der neu gepflanzte Baum ein Ärgernis sein, da dann noch weniger Licht vorhanden sei. Die Parksituation, die sich bisher selbst geregelt hätte, werde nun amtlich geregelt.

Frau Eblenkamp entgegnet, es werde nichts amtlich geregelt, sondern der Kreuzungsbereich entsprechend der Regeln überarbeitet.

3. Satzung über die Kfz- und Fahrradstellplatzverpflichtung für Wohnungen (Stellplatzsatzung); Satzungsbeschluss gemäß § 74 Abs. 2, 5 und 6 Landesbauordnung (LBO), § 4 Gemeindeordnung (GemO)

I. Inhalt der Vorlage

Beschlussvorlage
2025/0916

Kurzfassung

Der Gemeinderat beschließt die örtlichen Bauvorschriften als Satzung (Beschluss im vollständigen Wortlaut siehe Seite 7).

Erläuterungen

I. Anlass und Ziele

Nach den gültigen Regelungen der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO) ist es erforderlich, für jede neu errichtete Wohnung einen Stellplatz für Kraftfahrzeuge (Kfz) zu erstellen (sogenannter notwendiger Kfz-Stellplatz). Diese strikte Vorgabe wird für Karlsruhe unter verschiedenen Gesichtspunkten nicht als durchgehend sachgerecht eingestuft. Hierzu gehören eine räumlich unterschiedliche Pkw-Ausstattung privater Haushalte, die Entwicklungen im Bereich der Mobilität, Bestrebungen zur Flächenschonung und zum Klimaschutz sowie die städtischen Ziele zur Ausweitung des Wohnungsbaus.

Gleichzeitig richtet sich die gesetzliche Verpflichtung für notwendige Fahrradstellplätze gemäß LBO nach dem „regelmäßig zu erwartenden Bedarf“, was vor allem mit Blick auf die Bestrebungen zur Förderung des Fahrradverkehrs und zur Vermeidung von unsachgemäßem Fahrradparken im öffentlichen Raum eine weitergehende Konkretisierung und Fortentwicklung sinnvoll erscheinen lässt.

Die Vorschriften der Landesbauordnung (§ 74 Abs. 2 LBO) eröffnen den Kommunen die Möglichkeit, durch örtliche Bauvorschriften die Kfz-Stellplatzverpflichtung anzupassen sowie die Anzahl und Beschaffenheit von Fahrradstellplätzen näher zu regeln. In der juristischen Literatur wird teilweise die Auffassung vertreten, der Gesetzgeber habe hinsichtlich Fahrradstellplätzen eine abschließende Regelung getroffen, welche keinen Raum für eine kommunale Satzung mehr lasse. Demgegenüber hat die höhere Baurechtsbehörde in Abstimmung mit der obersten Baurechtsbehörde die Auffassung mitgeteilt, dass weiterhin Gestaltungsspielraum für eine Fahrradstellplatzsatzung bestehe. Von dieser Möglichkeit soll in Karlsruhe Gebrauch gemacht werden. Voraussetzung hierfür ist, dass Gründe des Verkehrs, städtebauliche Gründe oder Gründe sparsamer Flächennutzung dies rechtfertigen. Diese Gründe sind in Karlsruhe in vielerlei Hinsicht gegeben. Aufgrund der vorhandenen guten Rahmenbedingungen z.B. beim ÖPNV besitzen bei Weitem nicht alle Haushalte in Karlsruhe ein Auto, wohingegen im Durchschnitt jede Person über ein Fahrrad verfügt.

Wichtigste Ziele der geplanten Satzung sind

- die Errichtung von nicht benötigten Kfz-Stellplätzen zu vermeiden, um Kosten für den Wohnungsbau sowie den Flächenverbrauch zu reduzieren,
- das Fahrradparken durch Präzisierung der Anzahl und Beschaffenheit von Fahrradstellplätzen zu verbessern, um den Radverkehr zu fördern und den öffentlichen Raum zu entlasten und
- eine einfache und rechtssichere Handhabung der Regelungen für Bauherrinnen und Bauherren und die Verwaltung zu ermöglichen.

In der Satzung sollen die Stellplatzanforderungen im Wohnungsneubau sachgerecht angepasst werden. Dies bedeutet die Priorisierung der o.g. Ziele unter Abwägung möglicher negativer Auswirkungen auf sonstige Belange wie z.B. den Frei- oder Straßenraum.

Im Detail wird zur Regelungssystematik, Zielsetzung und Begründung auf den Satzungstext (**Anlage 1**), die Zonenkarte (**Anlage 2**) und den Begründungstext (**Anlage 3**) sowie ergänzend auf die Ausführungen in der Vorlage zum Veröffentlichungs- und Auslegungsbeschluss (Vorlage 2024/0194/1) verwiesen.

II. Verfahren, Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die LBO sieht in § 74 Abs. 6 für den Erlass der örtlichen Bauvorschriften als Satzung eine (eingeschränkte) Form des Beteiligungsverfahrens wie bei der Aufstellung von Bebauungsplänen (nach BauGB) vor.

Nach Anhörung der Ortschaftsräte und Vorberatung im Planungsausschuss am 12.12.2024 fasste der Gemeinderat am 17.12.2024 den Beschluss zur Veröffentlichung und Auslegung des Satzungsentwurfs (Fassung vom 04.10.2024, siehe Vorlage 2024/0194/1) sowie zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB). Die Beteiligung erfolgte im Zeitraum vom 27.01.2025 bis einschließlich 28.02.2025.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Veröffentlichung und Auslegung gingen zwei Stellungnahmen von Privatpersonen sowie Stellungnahmen der Bürgervereine Oststadt, Südstadt und Waldstadt ein. Die vollständigen Stellungnahmen sowie die Bewertung und Abwägungsvorschläge der Verwaltung sind der Synopse-Öffentlichkeit (**Anlage 4**) zu entnehmen.

Von einer Person wurde angeregt, weitere Reduzierungsmöglichkeiten zu schaffen, um gänzlich autofreie Haushalte zu fördern. Von der anderen Person wurde die Befürchtung geäußert, dass die Reduzierung von Kfz-Stellplatzzahlen zu einem zunehmenden Parkdruck im öffentlichen Raum führen könnte. In diesem Zusammenhang werden eine verschärfte Kontrolle und Sanktionierung von Parkverstößen gefordert. Die Stadtverwaltung hält weiterreichende Kfz-Stellplatzreduzierungen als im mittlerweile überarbeiteten Satzungsentwurf für nicht sachgerecht. Die vorgesehenen Reduzierungsmöglichkeiten orientieren sich grundsätzlich am regelmäßig zu erwartenden Bedarf. Wie bereits im Rahmen des Auslegungsbeschlusses erläutert, wird die Satzung von weiteren Maßnahmen (z.B. IQ-Leitprojekt „Nachhaltiges Parkraumkonzept und -management“) flankiert.

Der **Bürgerverein Oststadt** (Zone 1) sieht vor allem für den alten Teil der Oststadt, westlich der Tullastraße die Problematik eines ohnehin schon geringen Stellplatzangebots und Ausweichens auf den öffentlichen Raum. Da die Pkw-Dichte höher als angenommen sei, sollte eine Reduzierung unter den bisherigen 1:1-Kfz-Stellplatzschlüssel unterbleiben. Ferner wird durch die angestrebte Erleichterung des Wohnungsbaus eine weitere Nachverdichtung zulasten von Grün- und Freiflächen befürchtet. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung angesichts des nachweislich geringeren Pkw-Besitzes in der Oststadt sachgerecht. Die angespannte Parkraumsituation im Bestand ist darauf zurückzuführen, dass zur Entstehungszeit oft überhaupt keine Kfz-Stellplätze erstellt wurden. Die Stellplatzsatzung gilt nicht für den Bestand, sondern nur für den Neubau und fordert nur in dem Umfang Stellplätze, wie sie dadurch erforderlich werden. Über den Eigenbedarf hinaus Kfz-Stellplätze zu verlangen, würde wichtigen Zielen der Satzung widersprechen. Hinsichtlich des Themas Nachverdichtung wird auf bestehende Strategien (z.B. Ausweitung des Bebauungsplans „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt“) verwiesen.

Die **Bürgergesellschaft der Südstadt** (Zone 1) weist ebenfalls auf die Problematik einer zunehmenden Nachverdichtung hin, wenn günstiger und mit weniger Stellplätzen gebaut werden kann. Zudem wird besonders bei Studierendenwohnungen ein erhöhter Pkw-Besitz durch am Heimatort zugelassene Fahrzeuge angenommen. Die Stadtverwaltung kann den genannten Zielkonflikt in einzelnen Fällen nicht ausschließen, die Förderung des

Wohnungsbaus ist aber ein bedeutendes städtebauliches Ziel. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist die Stellplatzsatzung nicht das richtige Instrument, um ggf. unter bestimmten Aspekten kritische Bebauung im Bestand zu verhindern. Hinsichtlich der andernorts zugelassenen Pkw wurde unter Einbeziehung neuer statistischer Daten eine Nachsteuerung vorgenommen (siehe hierzu nähere Ausführungen unter Ziffer III.).

Der **Bürgerverein Waldstadt** (Zone 3) fordert eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels auf mindestens 1,2 Stellplätze je Wohnung. Dies resultiere unter anderem aus einer Abnahme der Qualität des ÖPNV, deutliche Nachverdichtung und stärkere Pkw-Nutzung. Der geringere Stellplatzbedarf für Sozialwohnungen oder Kleinstwohnungen wird angezweifelt. Ferner würden viele (Tief-)Garagenstellplätze fremd vermietet und nicht selber genutzt. Die Stadtverwaltung geht grundsätzlich von einer guten ÖPNV-Anbindung der Waldstadt aus, die Satzung sieht hier auch nur Reduktionsmöglichkeiten vor, wo durch schienenengebundenen ÖPNV eine solche gegeben ist. Die vorgesehenen Stellplatzzahlen werden als sachgerecht erachtet, ein über die bisherige LBO-Regelung hinausgehender Stellplatzschlüssel würde den Zielen der Satzung zuwiderlaufen. Die Stellplatzsatzung kann wiederum nur die Herstellungspflicht, aber nicht die Nutzungspflicht für Stellplätze vorschreiben.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Insgesamt gingen 19 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein. Grundsätzliche Einwände gegen die Stellplatzsatzung wurden dabei nicht erhoben. Überwiegend gab es in den Stellungnahmen keine oder nur geringfügige Anmerkungen. Die vollständigen Stellungnahmen sowie die Bewertung und Abwägungsvorschläge der Verwaltung sind der Synopse-TÖB (**Anlage 5**) zu entnehmen.

Die **Naturschutzverbände** begrüßen die Satzung, regen aber an, mittels Parkraumbewirtschaftung vor allem in den innerstädtischen Zonen einem Ausweichen in den öffentlichen Raum entgegenzuwirken. Darüber hinaus sollte die Schaffung autofreier Quartiere ermöglicht werden und die bisherige Empfehlung zur Erstellung von Stellplätzen für Lastenfahrräder verpflichtend gemacht werden. Ferner wird die Übernahme von Begrünungsregelungen für Stellplätze analog des Bebauungsplans „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt“ in die Satzung vorgeschlagen. Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass parallel Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung und -entwicklung erarbeitet werden. Eigene Regelungen für autofreie Quartiere werden für nicht erforderlich gehalten, da in besonders gelagerten Einzelfällen mit nachweislich geringerem Bedarf auf die vorgesehene Öffnungsklausel (§ 2 Abs. 3) zurückgegriffen werden könnte. Zusätzliche Verpflichtungen bei den Fahrradstellplätzen sollen nicht aufgenommen werden, um das Ziel der Erleichterung des Wohnungsbaus nicht zu konterkarieren. Die Satzungsermächtigung des § 74 Abs. 2 LBO umfasst bei Kfz nur die Anzahl der Stellplätze. Die Aufnahme von Begrünungsvorgaben bauplanungsrechtlicher Art würde einen Neustart und Wechsel der Verfahrensart nach sich ziehen.

Die **Verkehrsbetriebe Karlsruhe** merken an, dass eine Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum zu vermeiden sei, zusätzliche parkende Fahrzeuge würden die Leichtigkeit des (ÖPNV-)Verkehrs beeinträchtigen. Es wird eine Obergrenze für Stellplätze angeregt, da nur so eine reduzierte Pkw-Nutzung zu erwarten sei. Das SPNV-Angebot in Zone 3 sollte stets eine verpflichtende Reduzierung nach sich ziehen. Hinsichtlich der Zonensystematik wird auch die Einbeziehung weiterer Faktoren neben dem ÖPNV (z.B. Nahversorgung, Schulen, Ärzte, Carsharing-Angebote) vorgeschlagen. Die Stadtverwaltung lehnt eine Obergrenze für

Stellplätze ab. Dies wäre ein erheblicher Eingriff in die Rechte der Bauherren. Diese sollen weiterhin die Möglichkeit haben, bei Bedarf auch mehr Stellplätze zu errichten. Die abseits des ÖPNV geforderten Faktoren spiegeln sich in der Pkw-Dichte wider, die Grundlage für die Zonenbildung und Reduzierungsmöglichkeiten ist. Eine zusätzliche Berücksichtigung würde zu weit führen.

Die **Gemeinde Pfinztal** sieht keine direkte Betroffenheit, befürchtet aber im Falle einer etwaigen Öffnung der Straßenverbindung im Bereich des Grenzwegs zu Grötzingen einen Verdrängungseffekt von Autos auf die eigene Gemarkung. Die Stadtverwaltung weist darauf hin, dass die Straßenverbindung hier bewusst wegen Schleichverkehrs gesperrt wurde und eine Änderung nicht beabsichtigt ist.

Die **Industrie- und Handelskammer** wünscht eine weitere Reduzierung des Stellplatzschlüssels, insbesondere in der Zone 1 mit sehr guter ÖPNV-Anbindung und eine Ausweitung z.B. auf Mühlburg. Zudem sollte die Voraussetzung einer Bindungsfrist von 25 Jahren für den sozialen Wohnungsbau reduziert werden. Fahrradabstellanlagen im Außenraum sollten erleichtert werden. Da aus Sicht der Stadtverwaltung der ÖPNV ein Hauptgrund für geringere Pkw-Zulassungszahlen ist, ist methodisch dieser Faktor bei der Bemessung des Stellplatzschlüssels in Zone 1 und 2 ausreichend berücksichtigt, eine weitere Reduzierung oder Ausweitung der Zonen wäre nicht mehr sachgerecht. Mit der langen Bindungsfrist soll sichergestellt werden, dass die Wohnung auch langfristig als sozialer Wohnraum zur Verfügung steht und gerade hierfür Anreize geschaffen werden. Die Verortung von Fahrradabstellanlagen ist hingegen nicht Gegenstand der Satzung.

III. Anpassung des Satzungsentwurfs

Aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen, aber vor allem aufgrund aktualisierter statistischer Daten sah die Stadtverwaltung die Notwendigkeit den Satzungsentwurf in der Fassung vom 04.10.2024, der als Grundlage für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung diente, in einigen Punkten anzupassen.

Maßgeblichen Einfluss hatten insbesondere die Ergebnisse der aktualisierten repräsentativen Mobilitäts- und Verkehrsbefragung „Mobilität in Städten - SrV 2023“, die in Karlsruhe von Februar 2023 bis Januar 2024 erhoben und im Juni 2025 veröffentlicht wurden (vgl. hierzu Vorlage-Nr. 2025/0273). Bei der Erarbeitung des Satzungsentwurfs für die Beteiligung wurde noch auf die SrV-Studie aus dem Jahr 2018 zurückgegriffen, da die Befragungsergebnisse aus dem Jahr 2023 noch nicht vorlagen. Grundsätzlich bestätigt die aktualisierte Erhebung positive Entwicklungen im Hinblick auf eine umweltfreundliche Mobilität. So hat z.B. der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, im Vergleich zur Erhebung 2018 um 6 Prozentpunkte abgenommen. Bei erstmals gestellten Detailfragen zum Abstellort zeigte sich, dass für rund 20 % der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Pkw zwar private Stellplätze existieren, diese aber v.a. wegen anderweitiger Verwendung nicht genutzt werden. Die Erhebung 2023 erfolgte zudem nicht wie zuletzt nur für die Gesamtstadt, sondern es wurden auch Teilräume gebildet – mit für die Stellplatzsatzung relevanten Ergebnissen.

Dabei hat sich z.B. herausgestellt, dass in den zentralen Zonen etwas mehr andernorts zugelassene Pkw vorhanden sind als angenommen. Es soll daher eine zum Vergleich des Satzungsentwurfs (Fassung vom 04.10.2024) angepasste Reduzierungsmöglichkeit in den Zonen erfolgen:

	Neu	Bisher
Zone 1	0,6	0,5
Zone 2	0,8	0,7
Zone 3	1,0 0,8 (mit SPNV)	1,0 0,8 (mit SPNV)

Angabe als Kfz-Stellplätze pro Wohnung

Zudem wurde bei kleinen Wohnungen ein höherer Autobesitz als bisher angenommen festgestellt, weswegen der bisherige Abschlag von 50 % gemindert wurde. Die Stellplatzzahl für diese Wohnungen wurde von 50 % auf 75 % des Zonenwertes erhöht, um eine ausreichende Kfz-Stellplatzversorgung zu gewährleisten.

Art der Wohnform	Reduktion um Neu	Reduktion um Bisher
Geförderte Sozialmietwohnungen (Bindungsfrist mind. 25 Jahre)	25 %	25 %
Altenwohnungen nach § 39 LBO	50 %	50 %
Wohnungen unter 35m² Wohnfläche	25 %	50 %

Weitere Änderungen am Satzungsentwurf wurden aus redaktionellen oder verwaltungstechnischen Gründen vorgenommen, insbesondere:

Die Formulierung über den Vorrang abweichender Regelungen gemäß § 1 Abs. 3 des Entwurfs wurde überarbeitet. Damit soll zum einen klargestellt werden, dass in bestehenden Fällen, in denen vor Inkrafttreten der Satzung teilweise abweichenden Regelungen getroffen wurden, die Satzung insgesamt nicht anzuwenden ist und nicht ein Nebeneinander von alten und neuen Regelungen gilt. Zum anderen sollen nicht nur andere örtliche Bauvorschriften, sondern auch einzelfallbezogene Vorgaben in Vorhaben- und Erschließungsplänen Vorrang vor der allgemeinen Satzungsregelung haben.

Durch die LBO-Reform 2025 („Gesetz für das schnelle Bauen“) wurde das vereinfachte Genehmigungsverfahren mit eingeschränktem Prüfumfang und Genehmigungsfiktion erheblich ausgeweitet. Dies bedeutet, dass in zahlreichen Fällen der Stellplatznachweis nicht geprüft wird. Angesichts dessen wurde zumindest die Öffnungsklausel (§ 2 Abs. 3 des Satzungsentwurfs), die in besonderen Einzelfällen Anpassungen der Stellplatzzahlen ermöglicht, als Ausnahme formuliert. Damit soll sichergestellt werden, dass diese Fälle explizit beantragt und von der Baurechtsbehörde geprüft werden. Von der Möglichkeit weitere Regelungen als Ausnahme zu definieren, um eine Prüfung zu sichern, wurde abgesehen, um zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden.

IV. Rechtliche Anmerkungen und weiteres Verfahren

Bei örtlichen Bauvorschriften ist – anders als bei Bebauungsplänen – bei Änderungen des Entwurfs gemäß § 74 Abs. 6 LBO grundsätzlich keine erneute öffentliche Auslegung und Einholung der Stellungnahmen vor dem Satzungsbeschluss erforderlich. Die Satzung kann daher in der geänderten Fassung seitens der Verwaltung zur Beschlussfassung empfohlen werden.

Der Satzungsbeschluss ist nach § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen. Die Satzung tritt am Tag der Bekanntmachung in Kraft. Hinsichtlich der zu diesem Zeitpunkt

laufenden Baugenehmigungsverfahren oder bereits genehmigter, aber noch nicht fertiggestellter Vorhaben wird auf die in § 5 enthaltenen Übergangsregelungen verwiesen.

V. Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Unmittelbare finanzielle Auswirkungen für den städtischen Kernhaushalt entstehen nicht.

VI. Erläuterungen zur CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz

Unmittelbare Auswirkungen entstehen durch die Satzung nicht. Mittelbar ist bei einer reduzierten Bautätigkeit für Stellplätze (z.B. Verbau von weniger klimaschädlichem Beton), ggf. dem Offenhalten von Flächen und im Zusammenspiel mit anderen Faktoren der Mobilität (z.B. Förderung der Fahrradnutzung durch verbessertes Fahrradparken) mit einem geringeren CO₂- Ausstoß und günstigen Klimawirkungen zu rechnen.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat:

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

S a t z u n g

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 beigefügt.

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

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Frau Hüger berichtet über die bisherige Beratungsfolge der Satzung. Es habe im Sinne der Beteiligung eine Offenlage der Satzung gegeben. Mit der Satzung solle der Wohnungsbau gefördert werden, indem Stellplätze bedarfsgerecht nachgewiesen werden könnten. Ebenso wolle man Defiziten an Fahrradstellplätzen entgegenwirken. Es gehe dabei nur um Änderungen beim privaten Wohnungsneubau und nicht um Sanierungen oder Umnutzungen. Der Satzung sei eine Berechnungsregel hinterlegt sowie Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen und Übergangsregelungen. Es bleibe bei den bisherigen Einteilungen der Zonen und den zugehörigen Stellplatzschlüsseln. Bei der Offenlage habe es überraschend wenig Beteiligungen gegeben. Anhand neuester Erkenntnisse habe man nun die Werte für die Zone eins und zwei angepasst. Zone drei, in der Grötzingen liege, bleibe gleich.

Ortschaftsrat Siegele meint, seine Fraktion hätte sich gewünscht, den Faktor für Grötzingen zu erhöhen, da in der Realität sichtbar sei, dass es zu wenig Stellplätze gebe.

Ortschaftsrätin Genthner sagt, die Satzung sei so für ihre Fraktion in Ordnung.

Ortschaftsrätin Hauswirth-Metzger betont, dass es bei den Anpassungen um Neubauten gehe, während das Problem in Grötzingen mit Blick auf die Stellplatz-Frage der Bestand sei.

Ortschaftsrat Siegrist erklärt, da es um Neubaugebiete gehe, sei Grötzingen nicht betroffen. Seine Fraktion stimme der Satzung zu.

Ortschaftsrat Breier fragt, ob die Regelung durch die Satzung das Niveau der Landesbauordnung übersteige oder nicht.

Frau Hüger führt aus, die Landesbauordnung sehe momentan einen Stellplatz pro Wohneinheit vor. Die Quote von 1,0 sei jedoch in Karlsruhe nicht bedarfsgerecht. Durch den ÖPNV, Carsharing und den ausgebauten Radverkehr seien gute Rahmenbedingungen vorhanden, den Stellplatzschlüssel zu reduzieren.

Ortsvorsteher Jägle ergänzt, dass durch die Reform der Landesbauordnung im Jahr 2025 das vereinfachte Genehmigungsverfahren ausgeweitet worden sei, wodurch häufig keine Überprüfung der Stellplatznachweise mehr gemacht werde.

Frau Hüger fügt an, auch die Öffnungsklausel ermögliche weitere Ausnahmen.

Ortschaftsrat Siegele erklärt, im Rahmen der Sanierung des Schloss Augustenburg sehe man die Regelung der Satzung kritisch, da man von einem erhöhtem Stellplatzbedarf ausgehe.

4. VBK-Einsparkkonzept: vorübergehende Anpassung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die VBK

I. Inhalt der Vorlage

Vorlage 2025/1069

Kurzfassung

1. Der Gemeinderat beschließt die Umsetzung des als Anlage beigefügten Einsparkonzepts der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK). Die in diesem Einsparkonzept vorgesehene vorübergehende Veränderung des Leistungsangebots wird im Rahmen des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) der VBK - Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH über den straßen- und schienengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet Karlsruhe vom 01.01.2023 realisiert.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (KVVH) als Alleingesellschafterin der VBK, die Geschäftsführung der VBK anzuweisen, diese Veränderung des Leistungsangebotes im Rahmen des § 6 Abs. 3 des ÖDA umzusetzen.

Erläuterungen

Die aktuelle Wirtschaftsplanung der VBK sieht einen weiteren Anstieg der jährlichen Verluste von ca. 117 Mio. Euro im Jahr 2026 auf ca. 146 Mio. Euro im Jahr 2030 vor. Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Karlsruhe hat diese der Geschäftsführung der VBK den Auftrag erteilt, dieses Defizit durch Kostenreduktion zu begrenzen. Die Zielsetzung war, ein Betriebskonzept zu entwickeln, welches das Defizit um jährlich 20 Mio. Euro reduziert.

Ursprünglich wurde von der VBK in Zusammenarbeit mit externen Beratungsunternehmen (IOKI, PTV und PKF Industrie- und Verkehrstreuhand GmbH) ein dreistufiges Einsparkonzept entwickelt und im Aufsichtsrat der VBK in mehreren Sitzungen vorgestellt. Auf Basis der Resonanz aus den Aufsichtsratssitzungen sowie aus der Info-Veranstaltung des Aufsichtsrats der VBK am 26.08.25 wurde dieses Konzept fortgeschrieben und auf eine Stufe konzentriert.

Das detaillierte Konzept ist der Anlage zu dieser Beschlussvorlage zu entnehmen. Es sieht eine Einsparung von knapp 10% der VBK-Leistungen vor und erzielt eine Einsparung von ca. 5,95 Mio. Euro p.a. Hiervon sind Erlösausfälle durch Fahrgastrückgänge in Höhe von ca. 0,95 Mio. Euro abzuziehen, so dass bei vollständiger Umsetzung eine Netto-Einsparung von ca. 5,0 Mio. Euro p.a. erreichbar wäre. Die Umsetzung des Einsparkonzepts könnte zum Sommerfahrplanwechsel 2026 beginnen und benötigt ca. ein Jahr bis zur vollen Wirksamkeit aller Einsparmaßnahmen. Das Konzept sieht ausschließlich die Nutzung der natürlichen Personalfluktuations bei der VBK vor und schließt betriebsbedingte Kündigungen aus.

In § 6 Absatz 3 des abgeschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen der Stadt Karlsruhe und der VBK ist vorgesehen, dass die Stadt Karlsruhe Änderungen des Fahrplanangebots vorgeben kann, indem sie die Anforderungen an das Grundangebot ändert. Eine Reduzierung des Umfangs des Verkehrsangebots ist hierbei maximal bis zu insgesamt 10% gegenüber dem bei Inkrafttreten geltenden und beschlossenen Mengengerüst möglich. Die vorgesehene Angebotsreduzierung des Einsparkonzepts der VBK liegt bei unter 10% und kann daher im Rahmen des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags der VBK umgesetzt werden.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Bei vollständiger Umsetzung des vorliegenden Einsparkonzepts könnte das Defizit der VBK um ca. 5 Mio. Euro jährlich reduziert werden (Dämpfung des Verlustanstiegs). Nach Verrechnung der Verluste der VBK mit den Gewinnen des Versorgungsbereichs wird der verbliebene Verlust auf Ebene der KVVH GmbH (Holding) von der Stadt Karlsruhe (teilweise) ausgeglichen.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Haupt- und Finanzausschuss:

1. Der Gemeinderat beschließt die Umsetzung des als Anlage beigefügten Einsparkonzepts der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK). Die in diesem Einsparkonzept vorgesehene vorübergehende Veränderung des Leistungsangebots wird im Rahmen des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) der VBK - Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH über den straßen- und schienengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet Karlsruhe vom 01.01.2023 realisiert.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (KVVH) als Alleingesellschafterin der VBK, die Geschäftsführung der VBK anzuweisen, diese Veränderung des Leistungsangebotes im Rahmen des § 6 Abs. 3 des ÖDA umzusetzen.

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Herr Höglmeier führt aus, die VBK habe seitens der Stadtverwaltung den Auftrag erhalten, trotz eines um neun Millionen Euro besseren Ergebnisses als noch 2022 prognostiziert, weitere 20 Millionen Euro Einsparung erbringen zu müssen. Das Defizit bei der VBK entstehe dadurch, dass das Unternehmen durch die Stadt mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag betraut sei, die Aufgaben demgemäß erfülle und Einnahmen erziele, dies jedoch stets mit einem Defizit. Dieses Defizit werde dann durch die Stadt Karlsruhe ausgeglichen.

In früheren Jahren habe man den Ausgleich etwa in der Rechtsform einer Holding durch den Überschuss bei den Stadtwerken machen können. Durch die Kosten der Kombi-Lösung und die allgemein steigenden Kosten funktioniere dies jedoch nun nicht mehr. Die geforderten 20 Millionen Euro Einsparungen könne man nur durch eine Angebotsreduzierung erreichen. Im ersten Schritt gehe es dabei um Personalkosten sowie im zweiten Schritt um Kosten für Bahnen, Busse und Infrastruktur, die man dann nicht mehr betreiben müsse. Um auf den geforderten Betrag zu kommen, hätte man das Fahrt-Angebot um circa 30% reduzieren müssen. Der Aufsichtsrat der VBK hätte einem solchen Einschnitt nicht zugestimmt und beauftragt, dass die Angebotsreduzierung knapp unter 10% liegen solle. Damit erreiche man eine Einsparung von rund fünf Millionen Euro.

Der 20-Minuten-Takt anstatt des 10-Minuten-Taktes an Samstagen leiste bereits einen hohen Beitrag dazu. Ebenso auch die morgendlich spätere und abendlich frühere Umstellung vom 20- bzw. 30-Minuten-Takt auf den 10-Minuten Takt.. Im Tram-Bereiche könne man dadurch 26 Mitarbeitende einsparen, im Bus-Bereich 13, wobei es dabei keine betriebsbedingten Kündigungen geben werde. Dies sei auch nicht notwendig, da es eher weiter neues Personal brauche. So habe man im laufenden Jahr 99 Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst eingestellt. Trotz der Sparmaßnahmen sei es wichtig, dass die VBK weiterhin ein attraktiver

Arbeitgeber bleibe. Im Bus-Bereich könne man weitere 1,65 Millionen Euro einsparen. In Grötzingen seien die Linien 21 und 26 von der Taktausdünnung und die Linie 22 von der Einstellung an Samstagen betroffen. Die Änderungen würden mit dem Sommerfahrplanwechsel Mitte Juni aktiv werden. Bis die Maßnahmen auch Einsparungen erbringen würden, dauere es aber rund ein Jahr. Wichtig dabei sei, die Maßnahmen nicht irreversibel vorzunehmen, um weiterhin attraktiv für Fahrgäste zu sein. Bei der Auswahl der Reduzierungen habe man das gesamte Stadtgebiet betrachtet und bei den städtischen Buslinien darauf geachtet, welche die nachfrageschwächsten seien. Die Tram-Linien der AVG würden ihren Takt behalten, da diese von Land und Landkreis bestellt seien. Auf bestimmten Linien werde man künftig nach Bedarf mit Doppelwagen fahren, um die Reduzierung auszugleichen. Sollte die Reduzierung wieder zurückgenommen werden, dauere es jedoch wieder bis man alles hochfahren könne. Aus eigener Kraft habe man in den letzten Jahren bereits neun Millionen Euro eingespart, auch durch verbesserte Einnahmen habe man zusätzlich elf Millionen Euro aus dem Defizit herausnehmen können.

Ortschaftsrat Schönberger erklärt, seine Fraktion gehe die Umstellung der Taktraten mit, allerdings nicht die Einstellung der Bus-Linie 22 an Samstagen. Dadurch sei Grötzingen-Süd künftig abgeschnitten. Die Anwohnenden könnten somit nicht mehr in den Ort oder zum Einkaufen kommen. Die VBK als Serviceunternehmen müsse den Bürgerinnen und Bürgern den Service auch weiterhin liefern, auch wenn es ein wenig ausgelasteter Bereich sei.

Ortschaftsrätin Kutscherauer meint, es sei schmerzhaft, dass die Buslinien reduziert werden würden und man sehe, dass vor allem die Anwohnenden der Peripherie in Grötzingen-Nord und Süd abgehängt seien. Einige würden in der Folge wieder auf das Auto umsteigen.

Ortschaftsrätin Hauswirth-Metzger sagt, mit der Taktausdünnung am Morgen bestrafe man alle Menschen, die im Schichtdienst tätig seien, da die Schichtwechsel in der Regel um sechs Uhr morgens stattfinden würden. Diese Personen würden darunter leiden, da mögliche Umstiege durch die Taktausdünnung nicht passen könnten. Sie bittet darum, dies zu überdenken und die Ausdünnung vielleicht in der Mittagszeit auszuprobieren. Bei den Buslinien sei man der gleichen Meinung wie die Vorredner.

Ortschaftsrat Siegrist führt aus, dass im Januar das Deutschlandticket teurer werden würde, die Fern- und Regionalzüge verspätet seien und es bei der KVV zu immer mehr Ausfällen kommen würde. Die Mobilitätswende und der Klimaschutz blieben mit dem vorliegenden Konzept auf der Strecke. Viele Anwohnenden hätten sich darauf verlassen auch samstags mobil zu sein, ihr Auto abgeschafft und stünden nun vor einer schwierigen Situation. Seine Fraktion sei daher gegen die Einstellung der Buslinie 22 an Samstagen. Auch die Ausdünnung der Linie 21 sei schwer zu akzeptieren, etwa wenn dann der Anschluss am Bahnhof Grötzingen nicht passe. Der Personalabbau könne künftig zu Problemen führen, da fraglich sei, ob man dann wieder schnell genug Personal finden könne. Die Befürchtung sei, dass die temporäre Reduzierung zu einem Dauerzustand werde.

Ortschaftsrat Breier fragt, ob trotz der Taktausdünnungen die Qualität des Angebots aufrecht erhalten bleiben könne, da die Leute sonst wieder vermehrt das Auto nutzen würden. Ein ÖPNV müsse so sein, dass man nicht in den Fahrplan schauen müsse, weil immer etwas kommen würde.

Ortschaftsrat Fettig fragt, wie die Einnahmen des Deutschlandtickets bei der VBK ankommen würden.

Herr Höglemeier erklärt, dass alle Einnahmen der KVV unter den Verkehrsbetrieben je nach Fahrgastzahlen aufgeteilt werden würden. Das Deutschlandticket habe zunächst dazu geführt, dass jeder Dauernutzer des KVV deutlich weniger zahlt als früher. Dafür gebe es den Ausgleich von Bund und Ländern, dieser funktioniere auch und entschädige für die geringeren Einnahmen aus Dauertickets. Durch das Deutschlandticket sei die Zahl der Abonnenten von vorher rund 95.000 auf über 200.000 angestiegen, die Fahrgastzahlen insgesamt aber nicht. Die VBK habe seit diesem Jahr kaum noch betriebsbedingte Ausfälle zu verzeichnen. Bei der AVG sehe dies anders aus, dies betreffe dann auch die Grötzingener Bahn-Linien S4 und S5. Auf diesen Linien sei aber keine Taktausdünnung geplant. Im Rahmen der Taktausdünnung achte man darauf, dass auch Anschlüsse angepasst werden. Bei der Ausdünnung am Morgen habe man geschaut, wie die Fahrgastzahlen seien. Die Überlegungen seien anfangs bis zur Einstellung ganzer Linien gegangen. In der Hinsicht sei die Ausdünnung am Morgen verschmerzbar.

Ortschaftsrätin Hauswirth-Metzger ergänzt, man wolle nur darauf hinweisen, dass eine ganze Bevölkerungsgruppe davon betroffen sei. Kliniken, Seniorenheime und ähnlich Einrichtungen würden oftmals außerhalb liegen und da würden zehn oder 20 Minuten durchaus einen Unterschied machen.

Herr Messerschmidt sagt, die Neuregelung bei der morgendlichen Umstellung auf den 10-Minuten-Takt diene auch der Vereinheitlichung, da viele Linien unterschiedliche Zeiten dafür hätten. Bezüglich der Anschlüsse versuche man sich an den Zeiten des Wochend-20-Minuten-Taktes zu orientieren. Es gebe aber immer Stellen, an denen es nicht passe. Der Wegfall der Linie 22 am Samstag sei schmerzhaft, jedoch habe die Auswertung ergeben, dass insgesamt pro Samstag so wenige Personen die Linie nutzen würden, dass diese alle in einen Gelenkbus passen könnten. Montags bis freitags sehe es etwas anders aus, obwohl auch dort die Linie nur wenig genutzt werde. Den Einzelfall treffe die Neuregelung möglicherweise hart, aber in der Summe sei dies dennoch vertretbar.

Ortschaftsrat Neureuther fragt, ob die VBK für Großveranstaltungen vorbereitet sei.

Herr Messerschmidt erklärt, in Grötzingen liege das Thema eher bei der AVG. Der Fokus müsse aber dort liegen, wo es eine hohe Nachfrage gebe. Umgekehrt bedeute dies, dass man dort einspare, wo es weniger Nachfrage gebe. Es sei leider unmöglich, niemanden mit den Einsparungen zu treffen.

Ortschaftsrat Siegrist fragt nach, ob sich in Bezug auf den Vergleich mit dem Gelenkbus nicht doch eine nicht unerhebliche Fahrgastzahl ableiten lasse.

Herr Messerschmidt führt aus, dass man an Samstagen auf der Linie 22 bei rund 100 Fahrgästen pro Tag liege. Umgerechnet bedeute dies zwei bis drei Personen pro Fahrt, die dann aber nicht unbedingt die ganze Strecke fahren würden, sodass der Bus häufig völlig leer verkehre. Wären die Zahlen höher, hätte die Linie 22 nicht auf der Agenda gestanden.

Ortschaftsrat Schönberger fragt, ob bei der Linie 22 eine Reduzierung der Taktzeiten nicht möglich wäre.

Herr Messerschmidt erläutert, dass die Buslinie 22 im Halbstundentakt und abwechselnd die Fikentscherstraße und das Sonnental anfähre, sodass dort bereits jetzt nur ein Stundentakt bestehe. Wenn man dort weiter reduziere, nehme die Attraktivität massiv ab und Bus und Personal müssten genauso gestellt werden.

Ortsvorsteher Jäggle meint, dass unpopuläre Maßnahmen im Rahmen der städtischen Sparmaßnahmen zu erwarten waren. Der Gemeinderat werde, wie bei den anderen Sparvorschlägen auch, entscheiden, ob diese angenommen werden oder nicht. Man sei nur in der Anhörungsfolge und der Gemeinderat müsse darüber entscheiden, dennoch wolle man eine Abstimmung durchführen, um in Richtung Gemeinderat die Haltung des Ortschaftsrates zu signalisieren. Diese habe jedoch nur eine deklarative Wirkung.

Beschlussvorschlag: Der Ortschaftsrat stimmt dem vorgestellten Einsparkonzept der VBK zu.

III. Beschluss im Ortschaftsrat

Mehrheitliche Ablehnung bei 5-Ja-Stimmen, 7-Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen

5. | ÖPNV-Anbindung an den Grötzingen Friedhof (interfraktioneller Antrag)

I. Inhalt der Vorlage

Antrag
2025/1217

Eingang: 28.11.2025

Inhalt des Antrags:

Trauerbewältigung und Trauerkultur sind wichtige Bestandteile unseres Zusammenlebens. Um ein ehrendes Gedenken auf unseren Friedhöfen ermöglichen zu können, ist eine Zugänglichkeit und Erreichbarkeit Voraussetzung.

Speziell für ältere und mobilitätseingeschränkte Mitbürgerinnen und Mitbürger kann der Weg zum Friedhof eine große Herausforderung darstellen. Da unser Grötzingen Friedhof im Außenbereich gelegen ist, verstärkt sich das Problem unter Umständen.

Um niemanden von den Friedhofsbesuchen auszuschließen, sind im Normalfall die Friedhöfe an den regionalen ÖPNV angebunden. In Grötzingen ist dies bisher leider nicht gewährleistet.

Daher beantragen wir:

Die Ortsverwaltung soll die Zuständigen der KVV damit beauftragen, Vorschläge zu machen, in welcher Form und Frequenz der Friedhof Grötzingen als Haltestelle in die Buslinie 22 integriert werden kann. Der Ortschaftsrat ist zu informieren und die Vorschläge sind mit ihm abzustimmen

Inhalt der Stellungnahme:

Kurzfassung

Grötzingen ist durch Stadtbahnen (Grötzingen Bahnhof, Oberausstraße und Krappmühlenweg) sowie Busse sehr gut an den ÖPNV angeschlossen. Innerhalb von Grötzingen leisten die Linien 21 und 22 die Feinerschließung.

Die Linie 22 fährt Montag bis Samstag tagsüber im 30-Minuten-Takt. Hierbei wird die Haltestelle Gustav-Hofmann-Straße regelmäßig bedient. Von dieser Haltestelle aus beträgt der Fußweg bis zum Friedhof Grötzingen ca. 300 Meter.

Aus den genannten Gründen wird seitens der VBK eine Änderung abgelehnt.

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Herr Messerschmidt erklärt, man habe in Bezug auf den vorherigen Tagesordnungspunkt bereits die Situation erläutert. Die Buslinie 22 habe zwei Abstecher in der Route, da beide Streckenteile nicht innerhalb des Halb-Stunden-Rhythmus unterzubringen seien. Gleichzeitig sei die nächste Bahnhalttestelle vom Friedhof aus lediglich 300 Meter entfernt. Würde man der Buslinie eine weitere Stichfahrt hinzufügen, müsse ein anderer Streckenteil ausgespart werden. Umsetzbar sei der Anschluss des Friedhofs nur mit einem zweiten Bus auf der Linie, was finanziell nicht machbar sei.

Ortschaftsrat Fettig fragt, ob man diesen Bereich mit Ruftaxis anbinden könne.

Herr Messerschmidt antwortet, es gebe in Karlsruhe bereits Ruftaxis. Diese seien vor allem abends oder nachts im Einsatz. In Rüppurr gebe es das Angebot auch tagsüber, jedoch sinke die Nutzerzahl dadurch deutlich. Für die Nutzer des ÖPNV sei es ungewohnt anzurufen und die Fahrt zu bestellen.

Ortschaftsrat Breier meint, der Antrag sei gestellt worden, weil seitens örtlicher Verbände und Organisationen mehrfach der Wunsch und die Nachfrage nach der Anbindung des Friedhofs gekommen sei. Durch die Anbindung könne die Linie 22 attraktiver werden.

6. Satzung der Stadt Karlsruhe über Gebühren für das Friedhofs- und Bestattungswesen (Friedhofsgebührensatzung)

I. Inhalt der Vorlage

Beschlussvorlage
2025/0953/5

Kurzfassung

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Ausschuss für öffentliche Einrichtungen und im Hauptausschuss

- a) die Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Karlsruhe über Gebühren für das Friedhofs- und Bestattungswesen (Friedhofsgebührensatzung) laut Anlagen 1 und 1a. Die Satzung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.
- b) die Einbeziehung der Kostenunter- und überdeckungen der Jahre 2021 bis 2024 in Höhe des saldierten Teilbetrages von -315.283,79 Euro in der Gebührenkalkulation 2026 laut Anlage 3

- c) die Zurückstellung der Entscheidung über die Verwendung der Kostenunter- und überdeckungen 2022 bis 2024 in Höhe von insgesamt saldiert -367.689,81 Euro Erläuterungen

Erläuterungen

1. Vorlagebegründung

Der Gemeinderat hat zuletzt zum 1. Januar 2025 eine Änderung des Gebührenverzeichnisses zur Friedhofsgebührensatzung beschlossen. Dabei wurde grundsätzlich wie in den Vorjahren von voller Kostendeckung ausgegangen. Ausgenommen hiervon waren die Grabnutzungsrechts- und Bestattungsgebühren bei der Bestattung von Kindern bis 10 Jahren, die Nutzungsrechtsgebühren für die Reihen-, Wahlgräber und Kolumbarien mit einem Kostendeckungsgrad von circa 85 Prozent sowie die Gebühren für die Benutzung von Kapellen und Leichenhallen.

In Anlage 2 sind die alten und neuen Gebührensätze einschließlich der prozentualen Veränderungen ausgewiesen.

1.1 Erläuterungen zur Gebührenkalkulation

In den angeschlossenen Berechnungen (Anlagen 3 bis 11) sind die nach den Vorschriften der §§ 11 und 14 KAG errechneten Gebührenobergrenzen sowie die Gebührenvorschläge der Verwaltung ausgewiesen. Nach der vom Kommunalabgabengesetz vorgeschriebenen betriebswirtschaftlichen Kostenermittlung (Kostenrechnung) beträgt die Unterdeckung im gebührenfähigen Bereich nach der vorliegenden Gebührenkalkulation für das Jahr 2026 - 534.280,46 Euro. Diese setzt sich aus dem Nichtausschöpfen der Gebührenobergrenzen durch einen Kostendeckungsgrad von nun 90 Prozent bei den Nutzungsrechtsgebühren für die Reihengräber, Wahlgräber und Kolumbarien sowie Rundungsdifferenzen und fehlende Kostendeckung bei Kinderbestattungen und Kindergräbern zusammen. In Bereichen mit angestrebter Kostendeckung von 100 Prozent sollen Unterdeckungen aufgrund von Rundungsdifferenzen innerhalb der folgenden fünf Jahre ausgeglichen werden. Der Gesamtkostendeckungsgrad unter Berücksichtigung der nicht gebührenfähigen Bereiche liegt nach der vorliegenden Kalkulation bei 83,27 Prozent und ist auch im Vergleich mit anderen Städten in Baden-Württemberg auf einem hohen Niveau.

Stadt	Kostendeckungsgrad¹
Offenburg	89%
Esslingen	86%
Reutlingen	80%
Waiblingen	80%
Heilbronn	79%

¹ Quelle: Rundschreiben Städtetag Baden-Württemberg vom 25. April 2025: U772/2025 – Az.: 963.2 - Auswertung Abgabenumfrage 2025 (Heilbronn und Heidelberg per Direktkontakt):

Heidelberg	76%
Villingen-Schwenningen	73%

Das neue Gebührenverzeichnis liegt in der Anlage 1a bei.

Die kalkulatorischen Kosten wurden nach § 4 Abs. 3 i. V. m. §§ 37, 46 und 62 GemHVO und § 14 Abs. 3 KAG ermittelt. Die planmäßige Nutzungsdauer orientiert sich an der Abschreibungstabelle des Leitfadens zur Bilanzierung. Der Gemeinderat hat am 18./19. Februar 2025 den kalkulatorischen Zinssatz für die Berechnung der kalkulatorischen Kosten für die Ergebnisrechnung 2025 auf 1,55 Prozent bis auf weiteres festgelegt. Dieser Zinssatz wird für die Kalkulation 2026 berücksichtigt.

Die in der Gebührenkalkulation für das Jahr 2026 enthaltenen kalkulatorischen Zinsen und Abschreibungen sind in der Anlage 3 ausgewiesen.

1.2 Erläuterungen zum Ergebnisausgleich

Der Teilhaushalt 6900 - Friedhof und Bestattung - weist aus Vorjahren noch Unterdeckungen auf, die mit der Gebührenkalkulation 2026 zum Teil ausgeglichen werden sollen (Anlage 13). Die Verwaltung schlägt vor, die noch offenen Kostenunter- und überdeckungen aus dem Jahr 2021 mit einem saldierten Restbetrag in Höhe von -138.000,00 Euro, aus dem Jahr 2022 mit einem saldierten Teilbetrag in Höhe von 2.986,96 Euro, aus dem Jahr 2023 mit einem saldierten Teilbetrag in Höhe von -149.277,37 Euro und aus dem Jahr 2024 mit einem saldierten Teilbetrag in Höhe von -30.993,38 Euro in die Gebührenkalkulation 2026 einzubeziehen (Anlage 3).

Über die Einbeziehung der danach noch offenen Ergebnisausgleiche 2022 saldiert - 124.049,09 Euro, 2023 saldiert -138.793,33 Euro und 2024 saldiert -104.847,39 Euro, sollte der Gemeinderat im Rahmen künftiger Gebührenanpassungen entscheiden (Anlage 13).

2. Einzelfeststellungen

2.1. Nutzungsrechtsgebühren für Gräber

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 11. Dezember 2018 beschlossen, bei der Bestattung von Kindern bis 10 Jahre auf die Erhebung von Grabnutzungsrechtsgebühren zu verzichten und den Kostendeckungsgrad bei den Nutzungsrechtsgebühren für die Reihengräber, Wahlgräber und Kolumbarien auf 80 Prozent festzusetzen.

Mit den im Rahmen der Maßnahmen zur Haushaltssicherung 1 und 2 bereits beschlossenen Gebührenerhöhungen in diesen Bereichen, die zum 1. Januar 2024 in Kraft trat, wurde eine erste Anpassung vorgenommen und der Kostendeckungsgrad auf 85 Prozent angehoben.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Haushaltssicherung 3 und 4, die zum 1. Januar 2026 in Kraft treten, führen zu weiteren Gebührenerhöhungen. Für die Gebührenkalkulation 2026 ergeben sich dadurch höhere Kostendeckungsgrade von rund 90 Prozent (vgl. Anlage 3).

Die Verwaltung empfiehlt, die aus den Anlagen 4 bis 7 ersichtlichen Gebührensätze zu beschließen. Höhere Gebührensteigerungen als die vorgeschlagenen (vgl. Anlage 2) sollen den Gebührenschuldern nicht zugemutet werden.

2.2 Bestattungsgebühren

Die Einbeziehung der Unter- und Überdeckungen aus den Jahren 2021 bis 2024 und allgemein gestiegene Personal- und Sachaufwendungen erfordern bei den Bestattungsgebühren notwendige Gebührenerhöhungen.

Bei der Kalkulation der Bestattungsgebühren wurde von dem grundsätzlichen Ziel der vollen Kostendeckung ausgegangen. Ausgenommen hiervon sind die Bestattungsgebühren für Kinder (vgl. Ziffer 1).

2.2.1 Kapellen und Leichenhallen

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 11. März 2008 beschlossen, bei der Gebührenfestsetzung für die Benutzung der Kapellen und Leichenhallen die anfallenden Fixkosten in Form von kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen nicht einzubeziehen. Der Zuschussbedarf für den Bereich der Kapellen und der Leichenhallen beläuft sich im Haushaltsjahr 2026 auf insgesamt 306.751,20 Euro.

Aufgrund gestiegener Sachaufwendungen insbesondere auch für die Sanierung und Unterhaltung der teilweise denkmalgeschützten Leichen- und Trauerhallen sind Gebührenanpassungen erforderlich. Die Gebühren für die Nutzung der Leichenhallen erhöhen sich daher von 120 Euro auf 130 Euro und für die Nutzung der Trauerhallen von 338 Euro auf 365 Euro.

Sofern sich unter Berücksichtigung des Beschlusses vom 11. März 2008 Kostenüberdeckungen im Bereich der Leichen- und Trauerhallen ergeben, führen diese zu einer Reduzierung des Fixkostenzuschusses um die Höhe der Kostenüberdeckungen. Andernfalls entstünde durch einen vom Steuerhaushalt getragenen Zuschuss eine an den Gebührenzahler zu erstattende Überdeckung.

2.2.2 Krematorium

Im Bereich des Krematoriums sind wegen steigender Sachaufwendungen für die Unterhaltung und den Betrieb der Anlagen Gebührenanpassungen notwendig. Die Gebühren für die Einäscherungen von Verstorbenen erhöhen sich daher von derzeit 400 Euro auf 430 Euro brutto.

2.2.3 Urnenbeisetzungen/Umbettung und Ausgrabung von Urnen

Die gestiegenen Personal- und Sachaufwendungen, die Einbeziehung von Unter- und Überdeckungen aus Vorjahren und bessere Serviceleistungen, z. B. Begleiten der Angehörigen von der Friedhofskapelle zum Grab, machen eine Anpassung der Gebühren für die Beisetzung, Umbettung und Ausgrabung von Urnen erforderlich.

2.3 Verwaltungsgebühren

Die Verwaltungsgebühr für die Erteilung einer Einäscherungsgenehmigung berechnet sich unter Berücksichtigung des ermittelten Stundensatzes und der angepassten durchschnittlichen Bearbeitungszeit von 25 Minuten auf 33 Euro (Anlage 11).

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat beschließt nach Vorberatung im Ausschuss für öffentliche Einrichtungen und im Hauptausschuss

- a) die Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Karlsruhe über Gebühren für das Friedhofs- und Bestattungswesen (Friedhofsgebührensatzung) laut Anlagen 1 und 1a. Die Satzung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.
- b) die Einbeziehung der Kostenunter- und überdeckungen der Jahre 2021 bis 2024 in Höhe des saldierten Teilbetrages von -315.283,79 Euro in der Gebührenkalkulation 2026 laut Anlage 3
- c) die Zurückstellung der Entscheidung über die Verwendung der Kostenunter- und überdeckungen 2022 bis 2024 in Höhe von insgesamt saldiert -367.689,81 Euro

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Ortsvorsteher Jäggle berichtet, dass die Vorlage am selben Tag bereits durch den Gemeinderat beschlossen worden sei.

Ortschaftsrat Schuhmacher kritisiert, dass die Satzung jährlich angepasst werde. Dies mache viel Arbeit und man solle besser langfristig kalkulieren.

7. Strategische Neuausrichtung in der Öffentlichkeitsarbeit der Ortsverwaltung Grötzingen

I. Inhalt der Vorlage

Informationsvorlage
2025/1222

Kurzfassung

Durch den medialen Wandel und die Kündigung des Vertrags mit Nussbaum Medien ist eine strategische Neukonzeption für die Öffentlichkeitsarbeit der Ortsverwaltung notwendig geworden. Eine solche wird dem Ortschaftsrat vorgelegt.

Der Ortschaftsrat nimmt das Konzept zur strategischen Neuausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit zur Kenntnis.

Erläuterungen

Im Rahmen der Einsparmaßnahmen für den Doppelhaushalt 2026/27 der Stadt Karlsruhe muss die Ortsverwaltung Grötzingen einen jährlichen Sparbetrag in Höhe von 93.000 € erbringen. Ein bislang großer Kostenpunkt im Grötzingen Haushalt waren die Amtlichen Mitteilungen sowie die Vollverteilung des Ortsblattes „Grötzingen Aktuell“ in der gesamten Ortschaft. Um das Einsparziel zu erreichen, ist die Kündigung dieses Vertrages mit dem Verlagshaus Nussbaum Medien unabwendbar geworden und wurde mit Beschluss des Ortschaftsrates vom 7. Mai 2025 vollzogen. Des Weiteren hat sich gezeigt, dass die bisherige Öffentlichkeitsarbeit, die fast ausschließlich über das Ortsblatt stattfand, den Ansprüchen einer modernen Mediengesellschaft nicht mehr gerecht werden kann.

In der Folge hat die Ortsverwaltung eine strategische Neukonzeption der Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet. Das Konzept ist der Vorlage beigelegt.

Dieses nimmt der Ortschaftsrat zur Kenntnis.

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Ortsvorsteher Jägle erklärt, wie es im Rahmen der Einsparmaßnahmen zur Neukonzeption der Öffentlichkeitsarbeit gekommen ist. Der Fortgang von „Grötzingen Aktuell“ obliege dem Verlag. Die Ortsverwaltung ziehe sich lediglich aus den amtlichen Mitteilungen zurück und finanziere nicht länger die Vollverteilung im Ort.

Herr Kuhn berichtet über den aktuellen Stand der Öffentlichkeitsarbeit der Ortsverwaltung. Die Entscheidung, die Öffentlichkeitsarbeit neu zu konzipieren sei einerseits aus finanziellen Gründen, aber auch aufgrund des gesellschaftlichen Wandels getroffen worden. Die Ortsverwaltung werde sich künftig auf drei neue Kanäle fokussieren. Neben der Karlsruhe.App und Instagram werde es auch einen Newsletter geben, der per Mail, aber auch als gedruckte Variante verfügbar sei. Weiterhin seien unterschiedliche Formate auf den Kanälen geplant, in denen alle relevanten Informationen über Grötzingen abgebildet werden. Die neuen Kommunikationswege seien deutlich flexibler und schneller.

Ortsvorsteher Jägle ergänzt, das städtische Presse- und Informationsamt habe sich im Grundsatz bereits positiv zum Konzept geäußert.

Ortschaftsrätin Pepper meint, es besteht die Gefahr, gerade die ältere Bevölkerung abzuhängen, jedoch könne man mit den neuen Kanälen zugleich viele neue Menschen erreichen. Auch ältere Personen seien mittlerweile digital besser aufgestellt und außerdem gebe es weiterhin die Möglichkeit, gedruckte Informationen zu erhalten. Zu kritisieren sei das gewählte Schrift-Design für den Kanal „Grötzingen Info“.

Ortsvorsteher Jägle sagt, dass das Corporate Design noch durch das Presse- und Informationsamt geprüft und freigegeben werden müsste und es sich vorliegend um eine Entwurfsfassung handle.

Ortschaftsrat Neureuther regt an, den Kanal YouTube in die Planung mit einzubeziehen.

Ortschaftsrat Siegrist führt aus, er sei kein Fan von digitalen Medien und kenne sich damit nicht aus. Das Informationsloch für ältere Menschen müsse jedoch möglichst klein gehalten werden.

Ortsvorsteher Jäggle antwortet, man habe bereits mit einem Anbieter gesprochen, um eine Vollverteilung der Printversion zu besonderen Anlässen zu ermöglichen. Besonders wegen der älteren Bevölkerung habe man – nicht zuletzt aus Eigeninteresse der Ortsverwaltung – darauf geachtet, nicht nur auf digitale Kommunikationswege zu setzen.

Ortschaftsrat Schuhmacher erklärt, dass es für einzelne Bevölkerungsgruppen schwieriger werde an Informationen zu gelangen. Aber es sei auch sichtbar, dass für Grötzingen dadurch eine Menge Geld einzusparen sei und man zugleich qualitative Alternativen habe.

8. Tätigkeitsbericht der Ortsverwaltung Grötzingen für das Jahr 2025 (Antrag MfG-Fraktion)

I. Inhalt des Antrags

Antrag
2025/1082

Eingang: 24.03.2025

Inhalt des Antrags:

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher,

die Aufgaben der Ortsverwaltung sind vielfältig. Sie gliedern sich in Bereiche wie beispielsweise Standesamt und Bürgerbüro. Wie in anderen Stadtteilen üblich, wäre es für den Ortschaftsrat und die Öffentlichkeit wissenswert welche Aufgaben und deren Fallzahlen in der Ortsverwaltung Grötzingen im Jahr 2024 angefallen und erledigt wurden. Ebenso interessant sind Informationen zur Vermietung der Räume in der Begegnungsstätte.

Die Fraktion Menschen für Grötzingen stellt daher den nachstehenden Antrag:

Die Ortsverwaltung wird beauftragt dem Ortschaftsrat einen Jahresbericht 2024 vorzulegen. Dieser soll in die Bereiche Standesamt und Bürgerbüro gegliedert sein und darin die Vorgänge wie z.B. Geburten, Eheschließungen, Bestattungen usw. und deren Fallzahlen beinhalten. Beispiel Standesamt: Anzahl Bestattungen insgesamt – Anzahl Erdbestattungen/Urnenbestattungen/sonstige. Ebenso soll der Ortschaftsrat in einem Jahresbericht über die Art und Anzahl an Vermietungen von Räumen in der Begegnungsstätte informiert werden

Inhalt der Stellungnahme:

Kurzfassung

In Abstimmung mit der antragstellenden Fraktion hat die Ortsverwaltung den Jahresbericht nicht wie angefragt für das Jahr 2024, sondern – soweit bereits möglich - in Rückschau auf das Jahr 2025 erstellt und bisweilen die vorhandenen Vergleichswerte gegenübergestellt.

Die Ortsverwaltung beabsichtigt im Sinne einer transparenten und konstruktiven Zusammenarbeit auch künftig Tätigkeitsberichte jeweils am Jahresanfang für das Vorjahr einzubringen.

Der aktuelle Tätigkeitsbericht ist dem Anhang zu entnehmen.

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Ortsvorsteher Jägle erklärt, in Rücksprache mit der antragsstellenden Fraktion habe man den Bericht für das laufende Kalenderjahr erstellt. Künftig wolle man einen solchen Bericht jährlich zum Jahresbeginn für das zurückliegende Kalenderjahr einbringen. Die Personalstatistik zeigt, dass es in der Ortsverwaltung eine hohe Quote an Teilzeitbeschäftigten gibt. Insgesamt beschäftigt die Ortsverwaltung rund 80 Mitarbeiter. Im Haushalt ist erkennbar, dass ein überwiegender Anteil der Kosten für das Personal anfallen. Die Einnahmen durch Vermietungen des Herbert-Schweizer-Haus Begegnungsstätte Grötzingen sind rückläufig, dies liege vor allem auch an der angepassten Entgeltordnung. Daher wolle man künftig mehr Werbung für die Vermietung machen.

Momentan sei die Terminvereinbarungssoftware für das Bürgerbüro nicht optimal, werde aber seitens der Stadt neu ausgeschrieben. Daher halte man stets Termine zurück, um für Anwohnende spontan Termine verfügbar zu haben. Für das kommende Jahr habe man die unbesetzte Teilzeitstelle im Bürgerbüro wieder besetzen können. Der Infopoint hat zwischen Mai und Oktober 2025 rund 2225 Anfragen bearbeitet und soll künftig mehr an die fallabschließende Bearbeitung herangeführt werden. Die Bauunterhaltung kümmert sich um rund 33.000qm Gebäudefläche, der Bauhof kommt mit Wegen, Grünflächen und allen weiteren Bereichen auf 84 Hektar zu unterhaltender Fläche. Dort werde das Thema Verkehrssicherung zunehmend wichtiger. Auch beim Bauhof habe man drei Stellen neubesetzen können.

Ortschaftsrat Daubenberger meint, der Bericht zeige, was die Ortsverwaltung alles leiste und wie wichtig diese sei.

Ortschaftsrat Siegele fragt, wie sich die Personalkosten errechnen.

Ortsvorsteher Jägle antwortet, dass einige Stellen sich aus Budgets anderer Ämter finanzieren.

Ortschaftsrat Schönberger fragt, warum die Arbeitsunfähigkeitsquote in Grötzingen so hoch sei.

Ortsvorsteher Jägle meint, es gebe sicherlich unterschiedliche Gründe. Zu langzeiterkrankten Personen könne man aber aus Datenschutzgründen keine Auskunft geben. Darüber hinaus bilde die Ortsverwaltung erzieherische Tätigkeitsfelder im Vergleich zu anderen Dienststellen überproportional ab. Diese weisen naturgemäß eine höhere Krankheitsquote als im Verwaltungsbereich aus.

Ortschaftsrat Schönberger fragt, wo sich der Dachgarten der Schule befinde.

Ortsvorsteher Jägle erwidert, dies nachfragen zu müssen.

Ortschaftsrat Fischer erklärt, die Quote bei der Arbeitsunfähigkeit liege oftmals an langzeiterkrankten Personen, da diese die Statistik nach oben treiben würden.

Ortschaftsrat Daubenberger ergänzt, dies könne auch an den Arbeitskräften im Kindergarten liegen, die dauerhaft mit kranken Kindern zu tun hätten.

Ortschaftsrat Breier dankt den Mitarbeitern der Ortsverwaltung.

Ortsvorsteher Jäggle meint, er gebe dies weiter. Hinter jedem Mitarbeiter und jeder Mitarbeiterin stecke auch ein Mensch, dies sei bei aller sonst – auch berechtigten Kritik – stets zu bedenken.

9. Entwicklung der Betreuungsplätze in Kindertagesstätten und Hort in Grötzingen in den Jahren 2026 bis 2028 (Antrag SPD-Fraktion)

I. Inhalt des Antrags

Antrag
2025/1066

Eingang: 29.10.2025

Inhalt des Antrags:

Die Ortsverwaltung Grötzingen wird gebeten, dem Ortschaftsrat einen Überblick über die geplante Entwicklung der Betreuungsplätze in den Kindertagesstätten und Horten im Stadtteil Grötzingen für die Jahre **2026, 2027** und **2028** vorzulegen.

Dabei sollen insbesondere folgende Punkte dargestellt werden:

1. **Gesamtzahl der vorhandenen und geplanten Betreuungsplätze** in den einzelnen Kindertagesstätten und Hort (getrennt nach Einrichtung).
2. **Geplante Erweiterungen, Neubau oder Umstrukturierungen** von Einrichtungen in diesem Zeitraum, **einschließlich der derzeit in der Planung befindlichen Kindertagesstätte in der Eugen-Kleiber-Straße** – insbesondere mit Angabe, **wie viele Betreuungsplätze dort vorgesehen sind**.
3. **Voraussichtlicher Bedarf** an Betreuungsplätzen auf Grundlage aktueller Geburtenzahlen, Zuzüge und Anmeldungen.
4. **Zahl der Kinder auf Wartelisten** (nach Altersgruppen und Betreuungsart, soweit verfügbar).
5. **Maßnahmen zur Bedarfsdeckung**, die von der Stadt Karlsruhe bzw. der Ortsverwaltung geplant oder in Prüfung sind.

Begründung:

Immer wieder erreichen die Mitglieder des Ortschaftsrats Rückmeldungen von Eltern, die trotz frühzeitiger Anmeldung **keinen Ganztagesplatz** in einer Kindertagesstätte oder im Hort in Grötzingen erhalten haben. Teilweise berichten Eltern, dass ihre Kinder **sehr lange auf Wartelisten stehen**, ohne einen Ganztagsplatz zugeteilt zu bekommen. Beim Hort wissen noch nicht einmal die Kinder und Eltern, die bereits einen Platz haben, wie es um ihre

Betreuungsverträge nach dem 31.7.26 aussieht, hier braucht es für alle Beteiligten dringend Klarheit.

Um die aktuelle und zukünftige Versorgungslage besser einschätzen zu können, ist eine transparente Darstellung der geplanten Entwicklung der Betreuungsplätze notwendig. Diese Informationen sind eine wichtige Grundlage, um rechtzeitig auf steigende Bedarfe reagieren und ggf. geeignete Maßnahmen anregen zu können. Gerade im Sinne der Vereinbarkeit von Familie und Beruf brauchen wir dringend Antworten.

Inhalt der Stellungnahme:

Kurzfassung

Der Ortschaftsrat nimmt die aktuellen Zahlen zur mittelfristigen Entwicklung der Betreuungsplätze in Kindertagesstätten und Hort im Stadtteil Grötzingen zur Kenntnis. Der Antrag wird als erledigt betrachtet.

Erläuterungen

In der städtischen Bedarfsplanung wird der weitere Ausbaubedarf anhand der vom Amt für Stadtentwicklung zur Verfügung gestellten Bevölkerungsdaten für die Alterskohorte der Vorschulkinder in Korrelation mit den aktuellen Platzkapazitäten ermittelt. Für die Alterskohorte der Kinder ab drei Jahren bis zum Schuleintritt wird ein Bedarfsanhalt von 100 Prozent zugrunde gelegt. Dies bedeutet, dass in der Planung eine Vollversorgung dieser Altersgruppe mit Kitaplätzen angestrebt wird. Bei den Kindern unter drei Jahren liegt der Bedarfsanhalt bei 46 Prozent.

Um den „Wanderungsbewegungen“ im Kita-Bereich besser gerecht zu werden, wurden zudem sechs Planungsgebiete ausgewiesen, in denen mehrere benachbarte Stadtteile zusammengefasst sind. Der Stadtteil Grötzingen ist Teil des Planungsgebiets Südost, welches neben Grötzingen die Stadtteile Durlach, Stupferich, Hohenwettersbach, Wolfartsweier, Grünwettersbach und Palmbach umfasst.

1. Gesamtzahl der vorhandenen und geplanten Betreuungsplätze in den einzelnen Kindertagesstätten und Hort (getrennt nach Einrichtung).

Kita	Träger	Gruppen	Plätze U3	Plätze Ü3	Gesamt
Obere Setz	OV Grötzingen	1 x Krippe 1 x Waldgruppe 3 x AM 2-Jahre bis Schuleintritt	19	62	81
Luisenhof	Katholische Kirchengemeinde	2 x Krippe 2 x AM 2-Jahre bis Schuleintritt	24	36	60
Am Kegelsgrund	Evangelische Kirchengemeinde	1 x Krippe 2 x AM 2-Jahre bis Schuleintritt	16	32	48
Fröbelstraße	Evangelische Kirchengemeinde	1 x Krippe 1 x GT 1 x VÖ 2 x AM 2-Jahre bis Schuleintritt	18	68	86
Grötzingen Gesamt			77	198	275

* Grundlage: Betriebserlaubnis Stand 7/2025

Des Weiteren werden 10 U3-Plätze über die Kindertagespflege angeboten.

Der städtische Schülerhort Grötzingen betreut derzeit 101 Kinder im Schülerhort und weitere 41 Kinder in Form der ergänzenden Betreuung (Stand 1. Oktober 2025).

2. Geplante Erweiterungen, Neubau oder Umstrukturierungen von Einrichtungen in diesem Zeitraum, einschließlich der derzeit in der Planung befindlichen Kindertagesstätte in der Eugen-Kleiber-Straße – insbesondere mit Angabe, wie viele Betreuungsplätze dort vorgesehen sind.

Um den aktuellen Fehlbedarf sowie den prognostizierten Bedarf an Plätzen in der Kindertagesbetreuung, der im Zusammenhang mit der Ortsentwicklung von Grötzingen steht, zu decken, verfolgt die Stadtverwaltung derzeit folgende Kita-Ausbau- und Erweiterungsprojekte im Planungsgebiet Südost:

- Neubau einer Kita in der Eugen-Kleiber-Straße

Der Neubau der Kita Eugen-Kleiber-Straße soll im Stadtteil Grötzingen entstehen. Bauherr ist die Baugemeinschaft Ettlingen eG. Die Trägerschaft der Einrichtung befindet sich derzeit in Klärung. Die Einrichtung soll mit rund 80 Betreuungsplätzen in 5 Gruppen betrieben werden. Der Baubeginn wird derzeit geprüft.

- Sanierung der Kita Kegelsgrund

Das sanierungsbedürftige Gebäude der evangelischen Kita „Am Kegelsgrund“ muss saniert werden. Aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs und des Umfangs der Bauarbeiten müssen die Bedingungen zur Aufrechterhaltung des Betriebs berücksichtigt werden. Hier wird im Austausch mit dem Träger und der

Stadtverwaltung nach gangbaren Lösungen gesucht. Eine Interimslösung zur Auslagerung der Einrichtung ist hierzu angedacht.

Weitere Ausbau- und Erweiterungsprojekte im Planungsgebiet Südost:

- Ersatzneubau der städtischen Kita „Geigersberg“ – Durlach
- Ersatzneubau und Erweiterung der städtischen Kita „Wettersbach“ mit sechs Gruppen (bisher vier Gruppen) - Palmbach
- Erweiterung der Kita „Dorfwies“ um zwei Gruppen – Grünwettersbach

Weitere Planungen für den Ausbau der Ganztagesbetreuung im Schulkindbereich obliegen ab dem kommenden Schuljahr 2026/2027 dem Schul- und Sportamt im Rahmen der Umsetzung des Rechtsanspruchs auf Ganztagsbetreuung für Grundschulkinder.

3. Voraussichtlicher Bedarf an Betreuungsplätzen auf Grundlage aktueller Geburtenzahlen, Zuzüge und Anmeldungen.

Die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Karlsruhe gestaltet sich derzeit höchst dynamisch. Die Gründe hierfür sind multifaktoriell. Grundsätzlich kann zum jetzigen Zeitpunkt für die Stadt Karlsruhe ein Geburtenrückgang verzeichnet werden, der die ohnehin schwankenden Bedarfsprognosen zusätzlich erschwert. Um den derzeit geltenden Anforderungen der Entwicklungen gerecht zu werden, werden Bedarfsanalysen engmaschig geprüft, auch um Ressourcen effizient einsetzen und langfristige Versorgungs- und Qualitätsstandards verantwortungsvoll sichern zu können.

Versorgungssituation Grötzingen für Kinder unter drei Jahren (U3)

Jahr	Kinder *	Bedarf (46%) *	Platzangebot	Fehlbedarf / Überhang
2025	192	88	77	-11
2026	192	88	77	-11
2027	192	88	77	-11

* Grundlage: Wohnberechtigte Bevölkerung Stand 30.06.2025 - Amt für Stadtentwicklung

Des Weiteren werden weiterhin 10 U3-Plätze über die Kindertagespflege angeboten.

Versorgungssituation Grötzingen für Kinder über drei Jahren (Ü3)

Jahr	Kinder *	Bedarf (100%) *	Platzangebot	Fehlbedarf / Überhang
2025	273	273	198	-75
2026	258	258	198	-60
2027	236	236	198	-38

* Grundlage: Wohnberechtigte Bevölkerung Stand 30.06.2025 - Amt für Stadtentwicklung

4. Zahl der Kinder auf Wartelisten (nach Altersgruppen und Betreuungsart, soweit verfügbar).

Im Rahmen der städtischen Bedarfsermittlung von Kitaplätzen wird der Bedarf rechnerisch ermittelt. Für die Bedarfsermittlung wird eine Quote angelegt (in Karlsruhe für Ü3 – 46% und für Ü3 – 100%), welche es zu erfüllen gilt. In Abgleich mit den vom Amt für Stadtentwicklung zur Verfügung gestellten Bevölkerungsdaten für die Alterskohorte der Vorschulkinder in Korrelation mit den aktuellen Platzkapazitäten werden so zukünftige Bedarfe ermittelt. Die berechneten Fehlplätze stellen somit einen rein rechnerischen Fehlbedarf dar. Es wird davon ausgegangen, dass der rechnerische Fehlbedarf für Grötzingen durch die projektierten Neubau- und Erweiterungsvorhaben abgegolten sein wird. Hinzu kommen Überhangskapazitäten in den anliegenden Stadtteilen, welche Teil des Planungsgebietes sind.

Um Familien mit einem Kinderbetreuungswunsch den Zugang zu Anmeldungen in Kindertageseinrichtungen zu erleichtern, führte die Stadt Karlsruhe seinerzeit das Kita-Portal ein. Das Kita-Portal der Stadt Karlsruhe dient als zentrales Informations- und Vormerksystem für die Vergabe der Betreuungsplätze in Kindertageseinrichtungen der Stadt Karlsruhe. Die eigentliche Platzvergabe erfolgt durch die Träger der Einrichtungen mittels der Einrichtungsleitung der Kindertageseinrichtungen.

5. Maßnahmen zur Bedarfsdeckung, die von der Stadt Karlsruhe bzw. der Ortsverwaltung geplant oder in Prüfung sind.

Aufgabe der Kita-Bedarfsplanung ist es, den Ausbaubedarf kurz-, mittel- und langfristig zu prüfen. Damit dies bedarfsgerecht geschieht, werden vielschichtige Faktoren berücksichtigt, wie die Bevölkerungsprognose für den jeweiligen Stadtteil, Bedarfsanhalte, bereits veranlasste Bauprojekte etc. Es handelt sich hierbei um einen dynamischen Prozess, welcher Schwankungen unterliegen kann. Aus heutiger Sicht und mit Blick auf die Bevölkerungsentwicklung des Stadtteils Grötzingen wird davon ausgegangen, dass die bereits in der Prüfung befindlichen Projekte nach Realisierung ausreichend sind, um den Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen zu decken. Siehe auch Antwort 2.

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Ortsvorsteher Jägle führt aus, dass es sich um rechnerische Werte handle und so kämen abweichende Zahlen zustande. Die Sozial- und Jugendbehörde habe die Zahlen nur bis 2027 prognostiziert, da alles darüber hinaus unseriös werde. Im U3-Bereich werde der Wert stabil bleiben, es sei jedoch mit einer quantitativen Delle ab 2027 zu rechnen. 2028 könne voraussichtlich mit der Eröffnung der neuen Kita in der Eugen-Kleiber-Straße in Grötzingen gerechnet werden.

Ortschaftsrätin Cassarino-Benz fragt, ob für die neue Kita bereits feststehen würde, welche Trägerschaft dahinterstehe.

Ortsvorsteher Jägle antwortet, dass dies nicht final geklärt sei.

Ortschaftsrätin Cassarino-Benz fragt, ob durch die Sanierung der Kita am Kegelsgrund die Zahl der neuen Kita gegenzurechnen seien oder ob diese zusätzlich hinzukommen würden.

Ortsvorsteher Jägle erklärt, dass die Plätze hinzukommen würden.

Ortschaftsrätin Hauswirth-Metzger meint, man müsse die Delle bei den Bedarfszahlen vorsichtig sehen, da es im Bereich U3 einen Bedarfsanhalt gebe, jedoch könne es daraus immer auch mehr Nachfrage geben.

Ortsvorsteher Jägle stimmt zu und weist darauf hin, dass es sich bei den Zahlen um Prognosen handle und es etwa bei der Schaffung von Wohnraum auch plötzlich mehr Kinder geben könne.

Ortschaftsrat Neureuther fragt, warum es bei den Betreuungsplätzen keine Kooperation mit Pfinztal gebe und ob sich die Anzahl der Plätze um realistische oder theoretische Werte gemäß der Betriebserlaubnis handle.

Ortsvorsteher Jägle sagt zu, dies zur Klärung mitzunehmen.

Ortschaftsrätin Cassarino-Benz meint, dies Delle werde ohnehin kommen, da sich ohne die Geschwisterkind-Ermäßigung einige Eltern die Kita-Plätze nicht mehr leisten könnten.

Ortschaftsrat Schuhmacher erklärt, die Aussichten bei der Kita Kegelsgrund sei beunruhigend, da mangels Ausweichflächen bei der Sanierung mehrere Gruppen im Kegelsgrund entfallen würden und somit keine Entlastung bei den Betreuungsplätzen zu erwarten sei.

Ortschaftsrat Galley führt aus, dass auch weiterhin nicht für jedes Kind in Grötzingen ein Kita-Platz zur Verfügung stehen würde. Der Kita-Neubau könne sich auch verschleppen und Eltern könnten sich glücklich schätzen, wenn sie irgendwo einen Platz finden würden.

10. Sauberkeit im Stadtbild sichern, Hundekotbeutelausgabe erhalten (Anfrage von Ortschaftsrat Breier)

Anfrage
2025/1090

Eingang: 07.11.2025

Inhalt der Anfrage:

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Gemeinderat will nach meinem Kenntnisstand die Finanzierung der kostenlosen Ausgabe von Hundekotbeuteln beenden.

Auf der einen Seite existiert bereits eine „gebaute Infrastruktur“ mit den Ständern/Haltern für die Hundekotbeutelausgabe, auf der anderen Seite trägt die Nutzung der Hundekotbeutel maßgeblich zur Sauberkeit im Stadtgebiet bei. Zudem läuft die Bestückung durch ehrenamtliche Aktive lobenswert.

In diesem Zusammenhang möchte ich folgende Fragen stellen:

1. Kann im Bereich der Ortsverwaltung Grötzingen weiterhin eine für die Bürger kostenfreie und regelmäßige Bestückung mit Hundekotbeuteln durch die Ortsverwaltung sichergestellt werden?
2. Welche alternativen Vorschläge könnten ggf. erarbeitet werden, um die Versorgung unbefristet fortsetzen zu können.

Inhalt der Stellungnahme:

Die Verwaltung nimmt zu der Anfrage von Ortschaftsrat Breier vom 7. November 2025 wie folgt Stellung:

1. Kann im Bereich der Ortsverwaltung Grötzingen weiterhin eine für die Bürger kostenfreie und regelmäßige Bestückung mit Hundekotbeuteln durch die Ortsverwaltung sichergestellt werden?

Seit 1997 stellt die Stadtverwaltung zur Entsorgung von Hundekot kostenlos Entsorgungsbeutel zur Verfügung. Nach bisherigem Stand bietet das Gartenbauamt die Beutel für die Verteilung in die jeweiligen Stationen zur Abholung an. Die Bestückung der Stationen läuft anschließend vollständig über ehrenamtliche Paten, die für eine oder mehrere Stationen zuständig sind und diese regelmäßig befüllen. In Grötzingen befinden sich insgesamt 24 Stationen, an denen die Hundekotbeutel zur Verfügung stehen. Diese werden in Grötzingen von den Ehrenamtlichen auch regelmäßig wieder aufgefüllt. Die Ortsverwaltung hat dafür beispielsweise im Jahr 2024 70.000 Beutel ausgegeben, die aus dem Gesamtkontingent des Gartenbaumtes stammen.

Seitens des Gartenbauamtes wurde die zur Verfügungstellung der Hundekotbeutel auf Kosten der Stadt als Einsparvorschlag im Rahmen der Haushaltsstabilisierung in den Gemeinderat eingebracht. Der Vorschlag wurde seitens des Gartenbauamtes nicht leichtfertig gewählt, sondern wurde nötig, um die Einsparvorgaben zu erreichen. Durch die Maßnahme können in den Jahren 2026 und 2027 jeweils 25.000 € gespart werden. Der Einsparvorschlag ist momentan noch vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats zu verstehen.

Im Teilhaushalt der Ortsverwaltung Grötzingen sind keine Mittel für die eigenmächtige Fortführung der kostenlosen zur Verfügungstellung der Hundekotbeutel vorhanden. Das Modell der ehrenamtlichen Patenschaften für die Beutelstationen basiert jedoch auf der Möglichkeit, die Hundekotbeutel kostenlos von der Stadt zu erhalten. Insofern obliegt es der Privatinitiative, die das Paten-Modell organisiert, künftig eigenständig die nötigen Beutel zu beschaffen oder kooperierende Organisationen für die Idee zu gewinnen. Ob dies weiterhin so regelmäßig und reibungslos funktioniert wie bisher kann seitens der Verwaltung nicht beurteilt werden. Die Ortsverwaltung ist jedenfalls, insbesondere mit Blick auf die Möglichkeiten auf den unlängst im Ortschaftsrat beschlossenen Teilhaushalt nicht in der finanziellen Lage, sich um die Beschaffung der Hundekotbeutel in eigener Selbständigkeit zu kümmern.

2. Welche alternativen Vorschläge könnten ggf. erarbeitet werden, um die Versorgung unbefristet fortsetzen zu können.

Die Frage nach der Erhaltung der Hundekotbeutel ist aus Sicht der Ortsverwaltung ausschließlich eine finanzielle. Hier werden mit Blick auf die Haushaltsstabilisierung zur Genehmigungsfähigkeit des Haushaltes keine Möglichkeiten zur Abhilfe gesehen. Vor dem Hintergrund obliegt es der Privatinitiative, gegebenenfalls in Kooperation mit sonstigen Organisationen oder mit der Unterstützung der politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, alternative Wege zur Fortführung des Modells zu finden. In Betracht kämen hier beispielsweise Spenden der Nutznießenden oder Sponsoring durch Dritte, um die Versorgung aufrecht zu erhalten.

II. Behandlung im Ortschaftsrat

Ortsvorsteher Jägle erklärt, dass der Gemeinderat am selben Tag bereits dafür gestimmt habe, die Hundekotbeutel zu erhalten. Daher habe sich die Stellungnahme erübrigt.

Ortschaftsrat Breier meint, man könne dennoch über alternative Finanzierungsideen nachdenken, um das Angebot zu sichern und auszuweiten.

11. | Mitteilungen der Ortsverwaltung

Ortsvorsteher Jägle berichtet, dass im Gemeinderat darüber abgestimmt werde, die Möglichkeiten des Bau-Turbos in die Hauptsatzung der Stadt Karlsruhe zu überführen.



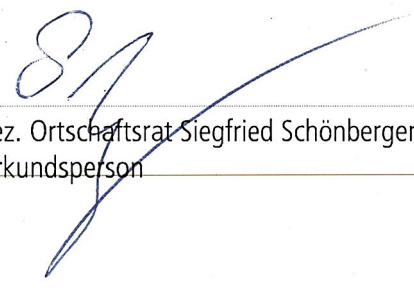
gez. Ortsvorsteher Jens Jäggle
Sitzungsleitung



gez. Ortschaftsrat Dominic Neureuther
Urkundsperson



gez. David Kuhn
Protokollführung



gez. Ortschaftsrat Siegfried Schönberger
Urkundsperson
