Protokoll

Bauausschuss
2. Juli 2026, 17:00
öffentlich
Bürgersaal, Rathaus am Marktplatz
Vorsitzender Daniel Fluhrer

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

Öffentlicher Teil:

TOP 1
Antriebswende beschleunigen: E-Ladeinfrastruktur für städtische Mitarbeitende
Antrag: GRÜNE
Vorlage Nr.: 2026/0303
- Verwiesen aus der Gemeinderatssitzung am 19. Mai 2026

Der Vorsitzende (Bürgermeister Daniel Fluhrer) gibt das Wort an Frau Akbaba zur Ausführung.

Frau Stadträtin Frau Akbaba (Grüne) erläutert, dass das Laden am Arbeitsplatz besonders sinnvoll ist, da tagsüber häufig Solarstrom zur Verfügung steht und die Fahrzeuge dort lange Standzeiten haben.
Da sowohl erneuerbarer Strom als auch die vorhandene Netzanschlusskapazität effizient genutzt werden, wäre dies voraussichtlich kostenneutral. Es soll nun eine wirtschaftliche Prüfung stattfinden und ein Pilotprojekt über die Karlsruher Fächer GmbH vorangetrieben werden.
Wer wird die Prüfung der Umsetzungsoptionen übernehmen?
Bis wann wird die Stadt die rechtlichen Verpflichtungen über das EEG umsetzen?

Herr Stadtrat Herr Müller (CDU) begrüßt auch, dass die städtische Verwaltung der Prüfung der Umsetzungsoptionen zugesagt hat. Dabei sollte die wirtschaftliche Betrachtung die Grundlage darstellen. Eine Verlagerung auf eine städtische Gesellschaft wie die Karlsruher Fächer GmbH sollte nicht erfolgen.
Wie und in welchem Gremium wird der Antrag weiter beraten?

Frau Sick (Amtsleitung HGW) erläutert, dass das HGW federführend ist und noch vor der Sommerpause mit der Karlsruher Fächer GmbH ins Gespräch geht, um die weitere Zeitschiene zu erarbeiten, so dass dann voraussichtlich im September eine erneute

Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier

Vorstellung möglich ist. Nach aktuellen Kenntnissen kommen die städtischen Gebäude bzgl. E-Ladeinfrastruktur aktuell allen gesetzlichen Pflichten durch das EEG nach.

TOP 2
Kita Wettersbach, Neubau einer 6-gruppigen Kita
Baubeschluss
Vorlage 2026/0378

Der Vorsitzende (Bürgermeister Daniel Fluhrer) eröffnet die Aussprache.

Frau Stadträtin Frau Dr. Heynen (Grüne) betont, dass es bei diesem Projekt ja eine Finanzierungsperspektive gibt. Als Rückfrage wird gestellt, welche Strategien zur Anpassung an die zukünftigen Klimabedingungen bedacht sind.

Frau Sick (Amtsleitung HGW) erläutert, dass nur passiv und nicht aktiv gekühlt wird, mit natürlicher Nachtauskühlung und größerem Dachüberstand. Das Thema Kühlung wird aktuell behandelt und verschiedene Kindergärten bewertet. Entsprechende Maßnahmen werden verfolgt: Nachrüstung Sonnenschutz usw.. Aktive Kühlung ist momentan aber eine Zukunftsvision.

Herr Stadtrat Herr Gaukel (Volt) betont, dass es zukünftig nicht kälter wird. Sollte deshalb nicht schon einmal eine Nachrüstbarkeit angedacht werden?

Frau Stadträtin Frau Dr. Heynen (Grüne) fragt nach, ob beim Außengelände an genug Sonnenschutz gedacht wurde?

Herr Roth (Projektleitung HGW) erläutert, dass der vorhandene große Baumbestand weitmöglichst erhalten wird und somit schon teilweise eine natürliche Verschattung des Außengeländes vorhanden ist. Durch die Balkone über die gesamte Längsseite stehen zudem nochmals überdachte Außenflächen zur Verfügung.

Frau Sick (Amtsleitung HGW) ergänzt, dass an diesem Standort auch Erdsonden ausgeführt werden, die auch zur Kühlung genutzt werden könnten.

Beschluss: keine Enthaltungen, einstimmig beschlossen.

TOP 3 Fachstrategie Straßen
Vorlage: 2026/0444

Der Vorsitzende erklärt, dass die fachliche Sichtweise bezüglich Straßenzustand mit dieser Fachstrategie dem Gremium gezeigt werden soll. Aktuell wird eine Art Bugwelle aufgebaut und die Werte, die nötig sind, sollten proaktiv genannt werden. Eine Priorisierung ist dringend erforderlich, eventuell auch als Konsequenz eine nötige Straßensperrung. Das Thema Bilanzierung ist wichtig.

Herr Stadtrat Löffler (GRÜNE) findet die Bestandserhebung wichtig und ist verwundert darüber, dass das vorgeschlagene Szenario 2 nicht tatsächlich abbildbar ist. Die Strategie der Straßen sollte realistisch dargestellt sein und nicht das, was dem Idealbild entspricht. Eine Priorisierung ist aus seiner Sicht erforderlich, da dies in der Vorlage nicht eindeutig genug dargestellt ist. Die Strategie sollte aufzeigen, wie damit umgegangen wird, da nur wenige Mittel zur Verfügung stehen. Es muss nachgedacht werden, ob die Straße noch gebraucht wird und was man prophylaktisch tun kann.

Herr Stadtrat Müller (CDU) findet die Straßenstrategie wichtig und nimmt dies vorläufig zur Kenntnis. Ein Verlagerungssystem ist wenig sinnvoll. Die Verschlechterung der Straßen nimmt in der Anzahl zu. Das Szenario führt nicht zur Lösung. Er fragt nach, wie das angestrebte Ziel mit 3 Mio. Euro erreicht werden soll. Die Verwaltung ist zur Verkehrssicherheit verpflichtet und muss bei Schäden tätig werden. Das Problem wird nicht gelöst, sondern es führt lediglich zu einer Verdrängungsstrategie. Da durch die personelle Situation die Realisierung der geforderten Maßnahmen überhaupt nicht möglich ist, möchte Herr Müller eine Ausarbeitung einer möglichen und realistischen Strategie.

Herr Saal (TBA) ergänzt, dass besonders belastete Straßen priorisiert behandelt werden.

Herr Stadtrat Seidler (AfD) merkt an, dass das Verkehrsaufkommen weiterhin gestiegen ist und das Alter und der Zustand der Straßen nicht mehr gut sind. Die Priorisierung ganz unterschiedlicher Straßen ist deshalb wichtig. Er möchte wissen, wie sich der Straßenzustand auf welche Art der Straßen verteilt. Eine Analyse ist für die Priorisierung erforderlich.

Herr Saal antwortet, dass das Tiefbauamt die Beantwortung nachreicht.

Herr Stadtrat Gaukel (Volt) fragt, ob es Vergleichswerte mit anderen Kommunen gibt. Für den Zustand der Straßen wird mehr Geld benötigt. Er möchte wissen, wie viel Prozent der Straßen in der Zuständigkeit des Tiefbauamtes sind. Wenn Geld für die Sanierung der Straßen fehlt, müsste das Land oder der Bund mehr Geld geben. Wie wird die Anzahl der Straßen und Radwege verringert? Wo können Lasten / Tempo reduziert werden? Für Straßen ist zu wenig Geld vorhanden. Sollen nicht eher Mittel für Straßen als für die Umfahrung Hagsfeld berücksichtigt werden?

Herr Saal antwortet, dass ein Vergleich mit anderen Städten gemacht wurde. Die Zahlen werden nachgereicht, der Abschlussbericht ist noch nicht vorhanden.

Der Vorsitzende erklärt, dass es hier hauptsächlich darum geht, das unterschiedliche Budget abzuwägen, das zur Verfügung steht. Es soll sensibilisieren und den Status Quo aufzeigen, wieviel wir fachlich benötigen würden, um den Straßenzustand zu verbessern.

Frau Weißer (TBA) erklärt, dass es notwendig ist, den Status Quo zu erhalten. In der Vergangenheit wurde ein Vollausbau durchgeführt, was jetzt nicht mehr leistbar ist. Der Komfort der Nutzung der Straße geht zurück. Es wird versucht, die Lebensdauer der Straße zu verlängern und die Sanierungskosten so gering wie möglich zu halten. Die reine Oberflächenbehandlung ist nur Kosmetik. Die höchste Priorität liegt bei der Verkehrssicherungspflicht. Falls notwendig, werden auch größere Flächen mit einer Dünnschicht saniert.

Herr Stadtrat Cramer (KAL) ergänzt, dass es wichtig ist, die Bürger*innen zu informieren und sie mitzunehmen. Es sollte eine Strategie erarbeitet werden, warum der Vollausbau so nicht mehr möglich ist, was man nach außen vermitteln muss. Nicht, dass der Eindruck entstehe, dass die Straßen zu schlecht sind. Viele Baustellen dienen zur Erhaltung der besseren Infrastruktur, zum Beispiel Daxlander Straße mit VBK. Für Fußgänger und Radverkehr wurde viel umgesetzt.

Herr Stadtrat Löffler (GRÜNE) merkt an, dass es wichtig ist, den Zustand der Straßen der Bürgerschaft zu erklären und zu informieren. Dies soll aus der schriftlichen Vorlage eindeutig hervorgehen. Die Realität steht so noch nicht eindeutig in der Vorlage.

Der Vorsitzende bittet darum, das Lagebild aufzuzeigen. Die Verwaltung bräuchte ganz andere Mittel. Wie sieht das der Ausschuss? Wie sollen Straßen zukünftig aussehen?

Herr Stadtrat Seidler (AfD) merkt an, dass das Gerüst mit Zahlen untermauert werden soll. Was würde ein Rückbau kosten? Was kann mit 3 Mio. Euro umgesetzt werden, wenn man nur eine Dünnschicht aufbringt? Was schafft man mit Vollausbau?

Frau Weißer erläutert, dass für einen Dünnschichtbelag 30 – 40 Euro pro m² und beim Vollausbau 250 – 350 Euro pro m² anfallen. Im Einzelfall können es auch bis zu 450 €/m² sein. Die Kostenermittlung stammt aus 2024.

Herr Stadtrat Tröndle (SPD) fragt, warum die Vorlage als Beschlussvorlage behandelt wird, obwohl es gar nicht funktioniert und es keinen Sinn macht zu beschließen, was nicht möglich ist. Wann kann es tatsächlich gemacht werden? Die Information an die Bevölkerung ist sehr wichtig. Die Vorlage muss geändert werden.

Der Vorsitzende erläutert, dass man nicht weiß, wo es sich einpegelt. Es handelt sich hierbei um einen politischen Beschluss und es braucht mehrere Zwischenschritte.

Frau Stadträtin Dr. Heynen (GRÜNE) meint, die Vorlage liest sich wie eine Risikoanalyse. Was ist mit dem Haftungsproblem? Eine perspektivische Gesamtsicht in Bezug auf das Risiko ist notwendig. Es wird etwas beschlossen, was keiner glaubt.

Der Vorsitzende erläutert, dass die Stadtkämmerei das Haushalts-Budget verteilt und es in der Entscheidung des Gremiums liegt, wie die Verteilung und Gewichtung vorgenommen werden.

Herr Stadtrat Müller (CDU) teilt mit, dass er sich schwertut, dass die Vorlage vorberaten wird. Was wird im Beschluss empfohlen? Szenario 2: Den momentanen Status aufrechterhalten ist nicht gültig. Der Haupt- und Finanzausschuss braucht eine Empfehlung und Präzisierung, was realisiert werden kann. 3 Mio. Euro Verschlechterung insgesamt, verlässlichere Grundlage für den nächsten DHH. Herr Müller wünscht sich eine andere Strategieformulierung für HFA.

Der Vorsitzende fragt nach, wie viel gebraucht wird, um eine Verschlechterung des Straßenzustandes durch Sanierung soweit wie möglich zu stoppen.

Herr Stadtrat Gaukel (Volt) bittet um einen HH-Vorschlag für das Gremium. 20 Mio. Euro sind nicht realistisch. Die Verwaltung soll konkrete Zahl z. B. 7 Mio. Euro vorschlagen, die sie auch realisieren kann und dann die Folgen aufzeigen, z. B. Umwandlung der Straße in Radstraße durch das Aufstellen eines Schildes, was keine Kosten verursacht.

Die Vorlage wurde vorberaten.

TOP 4 Fachstrategie Brücken
Vorlage: 2026/0146

Der Vorsitzende erklärt, dass für die Erhaltung der Brücken ca. 4 Mio. Euro pro Jahr investiert werden müssten.

Herr Stadtrat Löffler (GRÜNE) fragt nach, wie man vorgeht, wenn das Geld für Szenario 2 fehlt, um eine Katastrophe zu vermeiden. Mit einer Sensorik kann regelmäßig geprüft werden und man kann rechtzeitig eingreifen, um die Lebensdauer zu verlängern. Welche prophylaktischen Maßnahmen sind notwendig? Reicht es aus, die Belastung auf der Fahrspur zu reduzieren?

Frau Weißer erklärt, dass es prophylaktisch nur im Verdachtsfall Sinn macht. Es entsteht bei der Bevölkerung mehr Ärger als Abhilfe.

Herr Milbich (TBA) erklärt, dass die Dresdner Brücke eine Sensorik hatte. Die Stadt Karlsruhe hat größere Brücken, die nicht darauf hindeuten, dass sie einsturzgefährdet sind. Eine Sensorik kostet viel Geld, ca. 100.000 Euro, und gibt keine Gewähr. Hilfreich als 1. Schritt wäre schon, die Risse zu schließen.

Frau Weißer erklärt, dass bei einem Verdachtsfall im Einzelfall eine Sensorik Sinn machen kann. Als Standard ist es nicht sinnvoll.

Herr Stadtrat Gaukel (Volt) fragt nach, ob eine Prophylaxe etwas bringt, um die Lebensdauer zu verlängern, zum Beispiel, wenn man weniger und langsamer über die Brücke fährt. Bei neuen Brücken sollte das gleich berücksichtigt werden.

Herr Stadtrat Müller (CDU) möchte wissen, was die Zustandsnote 3,5 bis 4 im Alltag bedeutet. Was bedeutet die Zustandsnote 3 – 3,4?

Herr Milbich erklärt am Beispiel der Brücke in der Durlacher Allee, deren Teile bereits über 100 Jahre alt sind, dass sie laut Brückenprüfung sehr schlechte Noten erhalten hat. Hierfür ist jedoch erst der Grund zu ermitteln. Die Prüfung ergab, dass der Beton an der Unterseite abplatzt, was für das Brückenbauwerk keine Standsicherheitsprobleme darstellt, sondern lediglich eine Gefährdung für die Deutsche Bahn bedeutet, da der Beton auf den darunter fahrenden Zug fallen könnte. Es ist zu prüfen, ob mit dem Anbringen eines Netzes die Gefahr abgewendet werden kann oder eine Sanierung erforderlich ist. Eine Gewichtsreduzierung für die Entlastung der Brücke bringt nicht viel.

Herr Stadtrat Cramer (KAL) bittet darum, für die die Schadensklassen > 3 noch Informationen vorzulegen. Welche Brücken sind über die Verwaltungsreform an die Kommunen gegangen? Die unterschiedlichen Zuständigkeiten der Brücken sollen geprüft werden.

Herr Milbich bestätigt, dass man in regelmäßigem Austausch mit der DB ist und auch die Zuständigkeiten klar geregelt sind. Die DB führt ebenfalls regelmäßig Kontrollen durch.

Die Vorlage wurde vorberaten.

Ende: 18:00 Uhr

Karlsruhe, 06.07.2026

Der Vorsitzende

Daniel Fluhrer
Bürgermeister

Die Schriftührerin

Silke Meyer