



## Niederschrift

### Ortschaftsrat Grötzingen

öffentlich

15. Februar 2023, 19:00 Uhr

Begegnungsstätte Grötzingen, Niddastraße 9, 76229 Karlsruhe

Vorsitzende Ortsvorsteherin Karen Eßrich

Protokollführer Daniel Heiter

Urkundspersonen Ortschaftsrätin Renate Weingärtner, Ortschaftsrätin Silke Bergerhoff

Anwesenheit: 15 von 18 Mitgliedern des Ortschaftsrates anwesend

Ortschaftsrätin Hauswirth-Metzger (entschuldigt), Ortschaftsrat Fettig (entschuldigt),  
Ortschaftsrat Dürr (entschuldigt)

### 4. Vorstellung Rahmenkonzept zum Ausbau von E-Ladeinfrastruktur sowie Standortvorschläge - Mündlicher Bericht -

#### Behandlung im Ortschaftsrat:

**Die Sitzungsleiterin** begrüßt Frau Knorr und Frau Reinholz vom Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe.

**Frau Knorr** erläutert, dass Anfang 2022 in Karlsruhe jeder 26. Pkw elektrisch fahre. Das seien 5.308 von insgesamt 141.314 angemeldeten Autos im Karlsruher Stadtverkehr. In Grötzingen gebe es 5.546 angemeldete Fahrzeuge, wobei 171 davon rein elektrisch führen.

Ziel der Stadt sei es, durch das Rahmenkonzept den öffentlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur an den Stellen zu unterstützen, wo keine Ladestationen im öffentlich zugänglichen oder privaten Raum geschaffen werden können.

Dabei werde der Ausbau von Schnellladesäulen an stark frequentierten Orten im öffentlich zugänglichen Raum forciert.

Des Weiteren solle in Tiefgaragen und auf Supermarktparkplätzen gemeinsam mit den Betreibern nach Lösungen gesucht werden. Hier sei auf das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (kurz: GEIG) verwiesen, das ab 2025 auf allen Parkplätzen größer als 20 Stellflächen mindestens eine Lademöglichkeit fordere.

Für städtische Vorhaben gelte, dass die Ladesäulen-Standorte an Hauptverkehrsstraßen gelegen sein sollten. Ferner müsse ein Abstand von mindestens 30 Metern zur Wohnbebauung eingehalten werden, um eine Belästigung von Anwohnenden durch die Lüftergeräusche der Schnellladesäulen auszuschließen.

Ferner bedürfe es an ausreichenden Verweilmöglichkeiten und einer adäquaten Ausleuchtung der Stellflächen.

Vonseiten der Stadtwerke müsse ebenfalls geprüft werden, ob sich die Parkflächen für den Aufbau einer Trafostation eignen. Dazu gehörten eine ausreichende Netzleistung

(Mittelspannungsversorgung), genügend Platz auf der eigentlichen Fläche und im Boden (Leitungssituation).

Erst dann könne ein Standort in das europaweite Vergabeverfahren aufgenommen werden. Für Grötzingen potentiell umsetzbar seien prioritär der Standort Eisenbahnstraße (P+R Parkplatz) und der Parkplatz beim Kreisel Augustenburgstraße (vom Ortsbauamt nicht empfohlen, da zwei Parkplätze wegfielen).

Für die Finanzierung gelte, dass die Anschaffungskosten und wirtschaftliche Risiken vom Betreiber getragen würden. Die Stadt erhalte außerdem eine Nutzungsgebühr, die sich nach dem Bodenrichtwert bemesse.

**Die Vorsitzende** erteilt das Wort dem Ortschaftsrat.

**Ortschaftsrat Tamm** erkundigt sich, inwiefern ein Missbrauch der Lade-Parkplätze durch blockierende Autos geahndet werde.

**Frau Knorr** antwortet, dass bei den Lade-Parkplätzen ein Parkscheibenkonzept vorgesehen sei. Sofern die Parkdauer überschritten werde oder die Parkscheibe falsch eingestellt sei, könne abgeschleppt werden. Ähnlich werde verfahren bei nicht an der Ladesäule angeschlossenen Fahrzeugen. Zudem gebe es bei zahlreichen Betreibern ab einer gewissen Dauer hohe Blockier-Gebühren, sodass ein Anreiz zum möglichst schnellen Laden geschaffen werde. Gerade bei Schnellladesäulen entscheide eine hohe Frequentierung darüber, ob diese wirtschaftlich betrieben werden könnten.

**Ortschaftsrätin Dr. Vorberg** kritisiert, dass das Konzept von einer 85-prozentigen Quote im Bereich des Privatladens ausgehe.

Neben den höheren Anschaffungskosten eines E-Autos müsste eine ebenso aufwendige Ladeinfrastruktur installiert werden.

**Frau Knorr** entgegnet, dass es sich um Prognosen eines Masterplans handle. Zu den Anschaffungskosten einer Wallbox sei gesagt, dass sich diese relativ schnell amortisierten, da die Preise je Kilowattstunde an Ladesäulen vergleichsweise teuer seien. Zudem biete die eigene Ladeeinrichtung mehr Flexibilität.

Weiter fragt **Ortschaftsrätin Dr. Vorberg**, welche Verpflichtungen es zukünftig für den Bau von Ladeinfrastruktur gebe.

**Frau Knorr** antwortet, dass nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz zukünftig an Wohngebäuden mit mindestens fünf Stellplätzen zumindest Vorbereitungen für die Installation von Wallboxen getroffen werden müssten. Bei Nichtwohngebäuden seien ab sechs Stellplätze jeder Dritte mit Leitungsinfrastruktur auszustatten und zusätzlich sei eine Ladeeinrichtung verpflichtend.

**Ortschaftsrätin Dr. Vorberg** bittet ebenfalls die Flächen Friedhofs- und VfB-Parkplatz zu prüfen.

**Frau Reinholz** antwortet, dass Vereinsparkplätze zu Privatparkplätzen zählten. Hier könne die Stadt nichts anordnen. Für die Flächen der Stadt Karlsruhe, also etwa die Tiefgarage der Begegnungsstätte, arbeite man derzeit mit dem zuständigen Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft an einer Vorgehensweise.

Die Kriterien, die man zur Machbarkeit einer Schnellladestation heranziehe, seien im Übrigen vom Gemeinderat verbindlich verabschiedet worden.

**Ortschaftsrätin Pepper** fragt, ob elektrische Firmenfahrzeuge in der Statistik des Amtes auftauchen.

**Frau Knorr** bestätigt, dass außerhalb von Karlsruhe zugelassene Elektro-Fahrzeuge nicht in der Statistik auftauchen.

Weiter fragt **Ortschaftsrätin Pepper**, inwieweit Stadtmobil E-Ladestationen in Grötzingen plane.

**Frau Knorr** antwortet, dass es hier schon Gespräche mit dem Anbieter gebe. Sie könne jedoch noch keine Auskunft geben. Zudem sei es möglich, dass Elektrofahrzeuge von Stadtmobil an öffentlich zugänglichen Stationen geladen werden.

**Ortschaftsrätin Pepper** bittet ferner, die Parkplätze vor dem Friedhof und vor dem Hanne-Landgraf-Haus (AWO Seniorenzentrum) für E-Ladestationen zu prüfen.

**Ortschaftsrat Daubenberg** sagt, dass private Ladestationen maximal 2.000 Euro kosteten und oft sogar von Firmen subventioniert würden. Ebenso gebe es nun schon geeignete Abrechnungsmodelle für aufladbare Fahrzeuge. Er möchte wissen, welche Ladeleistung für die Grötzingener Ladesäule angedacht sei.

**Frau Knorr** antwortet, dass je Ladepunkt mindestens 75 Kilowatt Ladeleistung zur Verfügung gestellt werden müssten.

**Ortschaftsrat Daubenberg** bemerkt, dass die beabsichtigte Fläche am Bahnhof eigentlich für zusätzliche Fahrradparkplätze im Gespräch sei. Hier solle demnächst eine Begehung mit Vertretungen des Stadtplanungsamtes, des Tiefbauamtes und des Ordnungsamtes stattfinden.

Die E-Ladestation sollte daher weiter nach links in Richtung Büchelbergstraße verschoben werden.

**Frau Knorr** gibt zu bedenken, dass die Parkplätze gemäß städtischen Vorgaben zur Barrierefreiheit mindestens 3 Meter breit sein müssten. Auch die Trafostation benötige ihren Platz.

**Ortschaftsrat Daubenberg** sagt, dass hierzu nochmal beraten werden müsse und keine abschließende Entscheidung möglich sei. Zudem finde er es schade, dass Flächen im Bereich der Ortsmitte aus dem Grund verworfen würden, da ansonsten Verkehrsströme zunehmen. In der Realität habe man es bei den Schnellladestationen aber auch nicht mit elektrischen Zapfsäulen zu tun. Die meisten Autos würden wohl eher eine Stunde an der Säule stehen, um vollzuladen. Da könne man nicht von einem regen Verkehr an der Ladesäule sprechen, das Argument des Stadtplanungsamtes sei unzutreffend.

**Frau Knorr** entgegnet, dass bei den Parkplätzen vor dem N6 keine Trafostationen umsetzbar seien.

**Ortsvorsteherin EBrich** ergänzt, dass im Kulturfachwerk derzeit Personen wohnten.

**Ortschaftsrat Daubenberger** antwortet, dass es sich um vorübergehende Atelierwohnungen handle und eine Entscheidung über die finale Raumnutzung noch ausstehe. Zudem müsse ein Umdenken stattfinden, wenn die Energiewende ernsthaft erreicht werden solle.

**Frau Knorr** wirft ein, dass es keine pauschalen Werte für die Lärmentwicklung von Ladestationen gebe. Die Stadtwerke sprächen deshalb vom 30-Meter-Abstand, da dies ein verlässlicher Anhaltspunkt sei, um im Zweifel die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen. In der Vergangenheit seien Standorte in das Vergabeverfahren aufgenommen worden, auf die sich kein Bietender gemeldet hätte. Der Umwelt- und Arbeitsschutz, da könnten sich die Gremiumsmitglieder sicher sein, nehme diejenigen Standorte in das Vergabeverfahren auf, die eine Aussicht auf Erfolg hätten. Man nehme den Punkt mit, verweise aber auf die Problematik der engen Bebauung in der Niddastraße.

**Ortschaftsrätin Bergerhoff** berichtet davon, dass sie derzeit privat Angebote für eine Ladestation einhole. Werde diese Ladeeinrichtung mit einer Photovoltaikanlage gekoppelt, läge man im fünfstelligen Bereich. Daher müsse trotz der zahlreichen Einfamilienhäuser in Grötzingen dafür gesorgt sein, dass auch öffentlich mit Ökostrom geladen werden könne. In Bezug auf den geplanten Standort am Bahnhof sei die SPD-Ortschaftsratsfraktion nicht ganz einverstanden.

Am Bahnhof herrsche durch Pendelnde ein hoher Parkdruck. Zwei der vorhandenen Parkplätze würden dann für die E-Ladestation wegfallen. Hinzu käme, dass in unmittelbarer Nähe keine Geschäfte vorhanden seien. Der Standort Tiefgarage Begegnungsstätte hingegen wäre optimal, weshalb die Fraktion auf eine zügige Abstimmung des Umwelt- und Arbeitsschutzes mit dem verantwortlichen Amt für Hochbau- und Gebäudewirtschaft hoffe. Nicht zuletzt sollte auch der Parkplatz an der Augustenburgstraße in den Fokus gerückt werden. Dort könnten etwa Lehrkräfte der Augustenburgschule ihre Fahrzeuge aufladen und diese etwa in den Pausen umparken, sodass die Stationen nicht blockiert würden. Eventuell könnte man die Parkzeit an diesem Parkplatz begrenzen, sodass nicht dauerhaft abgestellte Fahrzeuge Kurzzeit-Parker blockierten. Momentan sei keine Vollauslastung feststellbar.

**Frau Knorr** antwortet in Bezug auf die Tiefgarage, dass eine städtische Strategie aufgestellt werde. Jedoch könne man noch nicht sagen, ob in der Begegnungsstätte öffentliches Laden ermöglicht werde. Die Entscheidung läge ganz klar beim gebäudeverwaltenden Fachamt.

**Ortschaftsrat Ritzel** hält den Standort Emil-Arheit-Halle für geeignet. Dieser und andere Parkplätze im dortigen Bereich (Sportstätten, Baggersee) böten eine hohe Frequentierung. Zur Lärmproblematik merkt Ortschaftsrat Ritzel an, dass ihm Geräusche ausgehend von den Ladestationen nie wirklich aufgefallen seien. Weiter noch stelle man fest, dass Wärmepumpen vom Staat subventioniert würden, die eine Lärmentwicklung von 30 bis 60 Dezibel hätten und direkt an Hauswänden in Wohngebieten stünden. Aus diesem Grund sollte man die Geräuschentwicklung der Schnellladestationen relativieren.

**Ortschaftsrat Tamm** kritisiert das Engagement für den Ausbau von Ladeinfrastruktur im Ort. Es handle sich hier um ein Konzept der europäischen und nordamerikanischen Autoindustrie. In China etwa würden Stationen eingerichtet, in denen ein Akku in kürzester Zeit gewechselt werden könnte. Durch diese Technologie könnten Ladestationen irgendwann ihre Daseinsberechtigung verlieren.

Für ihn seien die geplanten Ladeeinrichtungen aus dem Grund nicht zu befürworten, da momentan viel zu große Fahrzeuge mit Akkus ausgestattet würden, was gewissermaßen schon jetzt ein aus der Zeit gefallenes Vorgehen sei.

**Ortschaftsrat Siegrist** wirft ein, dass die Ladestationen einen Abstand von mindestens 30 Metern zur Wohnbebauung einhalten müssten, die Trafostationen der Stadtwerke hingegen im Ort direkt an der Wohnbebauung stünden.

In Bezug auf die Leitungen im Erdreich verstehe er nicht, warum nicht Flächenfundamente verwandt werden, welche die Erdkabel schützten.

**Frau Knorr** sagt, dass dies mit der Detailplanung der ausführenden Baufirmen zusammenhänge. Da gebe es zum Beispiel Konflikte mit Wasserleitungen, die nicht in unmittelbarer Nähe zu Stromkabeln verlegt sein sollten.

In Bezug auf die Lärmentwicklung teilt Frau Knorr mit, dass es nicht um Normalladestationen oder gar Trafostationen, sondern um Schnellladestationen gehe. Diese hätten aufgrund der hohen Ladeleistungen einen eingebauten Kühler-Lüfter, der beim Betrieb deutlich wahrnehmbar sei.

Zudem könne auch das Auto durch eingebaute Lüfter Geräusche erzeugen.

**Ortschaftsrat Schuhmacher** erkundigt sich, ob das vorgestellte Konzept auch Aussagen zu der Anzahl benötigter Ladesäulen im Stadtgebiet enthalte.

**Frau Knorr** antwortet, dass das Rahmenkonzept ein Defizit an Ladeinfrastruktur voraussetze. Es handle sich nicht um eine Bedarfsanalyse, sondern vielmehr um eine Strategie für den flächenmäßigen Ausbau von Ladeinfrastruktur. Gleichwohl werde der Rückgang von Zulassungszahlen im Allgemeinen und die Entwicklung der Elektromobilität – auch in Abstimmung mit dem Fraunhofer-Institut – bewertet. Momentan seien aber eher zu wenige Ladepunkte im Stadtgebiet vorhanden. Man sei noch vom Idealzustand entfernt.

**Ortschaftsrätin Pepper** meint in Bezug auf die Standortfrage, dass je näher der Parkplatz an der Ortsmitte sei, desto eher die Ladesäulen-Nutzenden in die Ortsmitte gingen und Geschäfte aufsuchten.

**Frau Knorr** wirft ein, dass E-Auto-Fahrende normalerweise selten mit entleerten Akkus an die Ladesäulen führen. Der überwiegende Teil der Ladevorgänge bewege sich bei Ladungen zwischen 20 bis 80 Prozent, wo die Ladeleistungen übrigens am höchsten seien. Die Wartezeit an Ladesäulen für Alltagsnutzungen betrage meist 10 oder 20 Minuten.

**Ortschaftsrätin Kränzl** verlangt, dass die Idee der Fahrradparkplätze am Bahnhof nicht verworfen werde. Nur weil der Standort durch die Verwaltung vorgeschlagen werde, heiße dies nicht, dass der Ortschaftsrat die Planungen einmütig übernehme und zustimme. Sie bittet die anderen Gremiumsmitglieder, dies bei der Abstimmung zu berücksichtigen.

**Die Sitzungsleiterin** sagt, dass die Beschlussfassung aus dem Grund vertagt werden sollte, da Beratungen mit dem Stadtplanungsamt ausstünden.

Sie erkundigt sich bei Frau Knorr, wann der Start des Vergabeverfahrens ungefähr beabsichtigt sei.

**Frau Knorr** antwortet, dass noch genügend Zeit sei, sich mit der Standortfrage auseinanderzusetzen. Sie bleibe mit der Ortsverwaltung wegen der E-Ladesäule in Kontakt.

---

gez. Ortsvorsteherin Karen Eßrich  
Sitzungsleitung

---

gez. Daniel Heiter  
Protokollführung

---

gez. Ortschaftsrätin Renate Weingärtner  
Urkundsperson

---

gez. Ortschaftsrätin Silke Bergerhoff  
Urkundsperson