

Vorlage Nr.: 2025/0323

Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **Tiefbauamt**

Umfahrung Hagsfeld

Beratungsfolge	Termin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Planungsausschuss	22.05.2025	nicht öffentlich	Kenntnisnahme

Kurzfassung

Der Planungsausschuss wird über den aktuellen Stand des Vorhabens und das weitere Vorgehen informiert und nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO₂-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Korridortheema: Mobilität	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit Stadtwerken	

1. Ausgangslage

Die Umfahrung Hagsfeld hat das Ziel, den fehlenden Lückenschluss im übergeordneten Straßennetz zwischen dem Autobahnanschluss Karlsruhe Nord, der B 10 und der L 560 herzustellen und damit insbesondere Wohngebiete im Stadtteil Hagsfeld, aber auch in Rintheim vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Zusätzlich soll der Technologiepark über einen neuen Anschluss direkt an die Umfahrung angeschlossen werden.

2. Bisherige Entwicklung und Beschlusslage

Im Rahmen der Vorplanung fand eine Variantenprüfung statt, die dem Gemeinderat am 30. Juni 2020 vorgestellt wurde. Der Gemeinderat entschied sich für die Unterführungsvariante. In dieser Variante wird der motorisierte Verkehr mit einem begleitenden Radweg mittels eines Unterführungsbauwerks unter den Gleisen der Deutschen Bahn hindurchgeführt. Um die bestehende Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen Rintheim und Hagsfeld in Verlängerung der „Rintheimer Hauptstraße“ und am „Alte Bach“ aufrecht zu erhalten, wurden zwei Brückenbauwerke geplant.

Nach dem Gemeinderatsbeschluss wurde die Trassenlage der Umfahrung optimiert, sodass diese nun mittig zwischen den beiden Stadtteilen Rintheim und Hagsfeld verläuft. Die Trassierungsvarianten für die beiden Brücken „Rintheimer Hauptstraße“ und am „Alte Bach“ wurden untersucht und erste Gestaltungsentwürfe erarbeitet. Um die Trennwirkung der Umfahrung für die Fauna zu reduzieren, wurden Grünbrücken beidseits der Bahngleise in die Planung aufgenommen.

Damit für das anstehende Planfeststellungsverfahren ein ausreichender Prognosehorizont vorliegt, wurde von der Planfeststellungsbehörde vorgegeben, die Verkehrsuntersuchung, die bisher einen Horizont bis 2030 berücksichtigt hat, auf das Jahr 2035 fortzuschreiben. Hierzu wurde das zugrundeliegende Verkehrsmodell aktualisiert und neue Planfälle aufgenommen.

Der Planfall 1 e („Sperrung der Brückenstraße“ und „Schließung des Bahnübergangs Herdweg“) wurde der Planung als maßgeblicher Fall zu Grunde gelegt, da dieser die größte Verkehrsmenge auf der Umfahrung generiert. Dies wurde so mit dem Regierungspräsidium als Planfeststellungsbehörde und Zuschussgeber abgestimmt.

Seitens des Regierungspräsidiums erging der Hinweis, dass grundsätzlich nur verkehrlich notwendige Maßnahmen mit aktuell 50 % förderfähig sind. Die Mehrkosten der Unterführung zur Brückenvariante muss die Stadt voraussichtlich komplett tragen.

Zur Kostenreduzierung wurden die beiden Bauwerke „Alte Rintheimer Hauptstraße“ und „Alte Bach“ aus der Planung genommen. Dafür wurde die östliche Grünbrücke verbreitert und ein wassergebundener Weg eingeplant. Die Alte Rintheimer Hauptstraße wird entsiegelt und mittels eines unbefestigten Wirtschaftsweges an den Hinterwiesenweg angeschlossen. Neben finanziellen Einsparungen kann auch die in Anspruch genommene Fläche reduziert werden. Weiterhin ergeben sich deutlich geringere Eingriffe in das Landschaftsbild. Die Umwege für zu Fußgehende und Radfahrende halten sich in einem vertretbaren Rahmen, da alternative Routen angeboten werden.

Im Juli 2023 wurde die aktuelle Planung den Bürgervereinsvorsitzenden von Hagsfeld, Rintheim und der Waldstadt in einem Gespräch bei Bürgermeister Fluhrer vorgestellt. Im Dezember 2023 gab es eine Bürgerinformation, in der die Planung vorgestellt wurde. Im November 2024 wurde die Planung nochmals den Bürgervereinsvorsitzenden von Hagsfeld, Rintheim und der Waldstadt im Beisein von Bürgermeister Fluhrer vorgestellt.

3. Aktueller Planungsstand

Die Entwurfsplanung ist derzeit weitestgehend abgeschlossen. Die wesentlichen Bestandteile werden im folgendem beschrieben. Die Planung des Anschlussarms Technologiepark wurde an die Vorgaben des Bebauungsplans Technologiepark angepasst. Weiterhin wurden längs der Straße beidseitig Bäume eingeplant, um eine Verschattung der Fahrbahn zu fördern und somit die Aufheizung des Asphalts zu reduzieren. Die Entwässerung der kompletten Verkehrsanlagen und des Bauwerks wurde konkretisiert und mit den entsprechenden Ämtern abgestimmt. Es wurden Versickerungsmulden beidseitig der Fahrbahnen angeordnet und ein Versickerungsbecken für die Entwässerung des Trogbauwerkes geplant. Somit kann das anfallende Niederschlagswasser vollständig versickert werden. Lediglich im Bereich der Haid- und- Neu- Straße wird das Wasser, wie im Bestand auch, in die Kanalisation geleitet.

Weiterhin wurde die Gestaltung der Lärmschutzwände konkretisiert. In den Bereichen um die Haid-und-Neu-Straße wurden Gabionenwände gewählt, die gegebenenfalls begrünt werden können. Die übrigen Lärmschutz- und Irritationsschutzwände werden aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg, aus Beton hergestellt. Alle Lärmschutzwände werden hochabsorbierend ausgeführt. Im Bereich des Alte Bach werden für die Fledermäuse Kollisionsschutzwände notwendig, diese sollen aus Holz errichtet und ebenfalls gegebenenfalls begrünt werden.

Der Alte Bach musste aus artenschutzrechtlichen Gründen etwas nach Osten verschoben werden. Dies ermöglicht eine naturnahe Gestaltung der Alte Bach und eine Neuordnung der angrenzenden Gehölze.

Das Trogbauwerk wurde hinsichtlich der statischen Berechnungen konkretisiert und die Entwässerung überplant.

Weiterhin konnten das Bauverfahren durch die Erkenntnisse aus dem Baugrundgutachten finalisiert werden. Um kein Fremdmaterial in das Grundwasser einbringen zu müssen, wird die natürlich anstehende Tonschicht in etwa 20m Tiefe als natürliche Abdichtung der Baugrube verwendet und darin einbindend die Baugrubenwände erstellt. Das Trogbauwerk wird unter den Gleisen eingeschoben.

Im Rahmen der Umweltplanung konnten alle zur Kompensation des Vorhabens notwendigen Ausgleichsflächen gefunden werden. Hierbei werden auch Ausgleichsflächen umgesetzt, die bereits im Bebauungsplan Nordtangente Ost festgesetzt waren, aber nie hergestellt wurden. Die meisten Ausgleichsflächen befinden sich direkt angrenzend an das Planungsgebiet auf den Acker- und Grünflächen zwischen Rintheim und Hagsfeld. Vereinzelt landwirtschaftliche Flächen können erhalten und mittels eines Bodenauftrags aufgewertet werden. Dennoch gilt es zu berücksichtigen, dass in diesem Planungsraum nun alle vorhandenen Flächen belegt sind und keine weiteren Ausgleichsflächen für andere Projekte, z.B. das im Flächennutzungsplan vorgesehene Wohngebiet südlich von Hagsfeld, mehr vorhanden sind. Die notwendigen CEF-Flächen, die dem Habitatausgleich für bestimmte Arten dienen, liegen im Bereich der Unteren Hub. Nach Möglichkeit wurden die Maßnahmen auf den Flächen geplant, die bereits im Bebauungsplan Nordtangente Ost festgesetzt wurden. Die genaue Lage muss allerdings noch mit den entsprechenden Fachämtern final abgestimmt werden. Diese wären für einen zukünftigen Bebauungsplan Untere Hub nach der Umsetzung des Projektes Hagsfeld nicht mehr verfügbar. Trotz intensiver Suche habe sich keine anderen Flächen für die CEF-Maßnahmen finden lassen.

Die Baukosten belaufen sich gemäß der in der Entwurfsplanung erstellten Kostenberechnung auf etwa 100 Millionen Euro brutto. Auf die ermittelten Baukosten wurde eine Baupreissteigerung von 4% pro Jahr, bis zum vorgesehenen Baubeginn 2029 aufgeschlagen, um realistische Baupreise abbilden zu können. Die Baupreissteigerung basiert auf Erfahrungswerten, die in den letzten Jahren gesammelt wurden und aufgrund des Ukraine-Kriegs und der Energiekrise gestiegen sind. Unter Berücksichtigung der Steigerung belaufen sich die Baukosten auf 116 Millionen Euro. Zusätzlich muss die Stadt eine Ablösesumme an die DB für das Bauwerk im Bereich der Gleise bezahlen. Dies ist nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht erforderlich, wenn ein neuer Verkehrsweg entsteht und der Kreuzungspartner ein Bauwerk in seine Unterhaltung nehmen muss. Die Ablösesumme entspricht den Unterhaltungskosten über der angesetzten Lebensdauer. Bei der Umfahrung Hagsfeld beläuft sich die Ablösesumme auf 1,2 Millionen Euro.

Die Höhe der Förderung kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung bestimmt werden, da sich die Fördertatbestände regelmäßig ändern. Gemäß Vorabstimmungen kann davon ausgegangen werden, dass lediglich die Brückenplanung als wirtschaftlichere Variante gefördert wird. Die Stadt muss die Mehrkosten für das Unterführungsbauwerk selbst tragen.

Baukosten	100 Millionen Euro
Baupreissteigerung	16 Millionen Euro
Ablösesumme	1,2 Millionen. Euro
Gesamtbaukosten	118 Millionen Euro

4. Ausblick

Parallel zum Abschluss der Entwurfsplanung werden bereits die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Somit kann im Sommer 2025 das Planfeststellungsverfahren beim Regierungspräsidium Karlsruhe beantragt werden.

Nach derzeitigem Zeitplan soll das Trogbauwerk im Sommer 2030 gebaut werden, im Schatten der Sanierung der Bahnstrecke Mannheim – Karlsruhe. Die Sperrung der Strecke soll genutzt werden, um das Trogbauwerk im Gleisbereich herzustellen. 2029 wird mit vorgelagerten Maßnahmen, wie der Einrichtung der Baustelleneinrichtungsflächen und der Herstellung der Baugrube begonnen.

Bereits 2027 müssen die ersten Ausgleichsmaßnahmen für die Eidechsen, die sogenannten CEF-Maßnahmen, hergestellt werden, sodass diese zum Baubeginn 2029 funktionsfähig sind. Aktuell gibt es seitens der DB InfraGO Signale, dass die Sanierung der Bahnstrecke vorgezogen wird. Dies würde unter anderem bedeuten, dass auch die Ausgleichsmaßnahmen früher hergestellt werden müssen. Um hier flexibel reagieren zu können, werden 500.000 Euro im Haushalt 2026 eingeplant.