

**STELLUNGNAHME zu Antrag**

DHH/2025/6610

Südumfahrung Hagsfeld  
Antrag: Die Linke, SR Braun, GRÜNE, KAL

|                                   |                    |                   |      |                |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------|------|----------------|
| Seite HH-Plan                     | investive Maßnahme | Kontierungsobjekt |      | Plankonto/FiPo |
| 356                               | 7.661043           |                   |      | 78720000       |
| <b>Auszahlung (in Euro)</b>       |                    |                   |      |                |
| 2026                              | 2027               | 2028              | 2029 | 2030           |
| -500.000                          |                    |                   |      |                |
| <b>Wählen Sie ein Element aus</b> |                    |                   |      |                |
| 2026                              | 2027               | 2028              | 2029 | 2030           |
|                                   |                    |                   |      |                |

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. Die Entlastung von Hagsfeld und Rintheim kann anschließend mit weiterreichenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen verstärkt, aber nicht ersetzt werden.

Die DB InfraGO hat ihr Zeitfenster für die Generalsanierung des Hochleistungskorridors Karlsruhe – Mannheim aktuell auf Januar bis Juli 2031 festgelegt. 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 hergestellt werden, sodass diese zum Baubeginn 2029 funktionsfähig sind. Aufgrund der Kopplung mit der Deutsche Bahn-Maßnahme ist eine Reduzierung der Etablierungszeit der Fläche von drei auf zwei Jahre in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde möglich. Die Herstellungskosten für die vorgezogenen CEF-Maßnahmen wurden mit circa 500.000 Euro veranschlagt. Die dafür notwendige Freianlagenplanung muss im ersten Quartal 2026 beauftragt werden. Zugleich müssen 2026 weitere Planungsleistungen beauftragt werden, um die Bauflächen und das Bauwerk ab 2029 herzustellen.

Sofern die Planungen gestoppt, beziehungsweise unterbrochen werden und die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht realisiert werden können, ist ein Einbau des Unterführungsbauwerkes im Schatten der Generalsanierung des Hochleistungskorridors Karlsruhe – Mannheim im Jahr 2031 nicht mehr

möglich. Laut bisherigen Aussagen der DB InfraGO darf die Strecke nach der Generalsanierung für 8 Jahre nicht mehr gesperrt werden. Selbst bei einer Reduzierung dieses Zeitraumes würde es bei einer Aussetzung der Planungen um zwei Jahre zu einer Verzögerung von mindestens drei Jahren kommen, da es keinen Grund mehr gäbe die Etablierungszeit der CEF-Flächen auf zwei Jahre zu verkürzen.

Weitere Planungsleistungen sowie die Herstellung erster Ausgleichsmaßnahmen sind bereits im Doppelhaushalt 2026/2027 berücksichtigt. Die bauliche Umsetzung wird ab dem Doppelhaushalt 2028/2029 berücksichtigt.

Die Verwaltung empfiehlt, auch weiter an der Umsetzung des Projektes festzuhalten und die Planungen gemäß dem beschriebenen Zeitplan weiterzuführen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Anträge abzulehnen.