

Vorlage Nr.: 2025/1241

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

## Baubeschluss Umfahrung Hagsfeld

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Bauausschuss	15.01.2026	3	N	Vorberatung
Gemeinderat	24.03.2026	15	Ö	Entscheidung

### Kurzfassung

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 Umsetzung soll Anfang 2027 mit den ersten CEF-Maßnahmen beginnen. Dies ist Voraussetzung dafür, dass das Trogbauwerk im Schatten der Sanierung und Sperrung der Bahnstrecke Karlsruhe – Mannheim im Jahr 2031 im Gleisbereich hergestellt werden kann.

Der Gemeinderat nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss

von dem Projekt gemäß den dort dargelegten Ausführungen hinsichtlich

- des Beschriebs und Darstellung,
- des vorgesehenen Ausführungszeitplans
- der Gesamtkosten von 132.500.000 Euro und der Folgekosten von 3.800.000 Euro
- der Bewertung der möglichen Risiken

Kenntnis, beschließt das Vorhaben und ermächtigt die Verwaltung auf dieser Grundlage das Vorhaben in eigener Zuständigkeit gemäß der Richtlinie Bauprozesse zu realisieren.

Für das Vorhaben steht diese Ermächtigung unter dem Vorbehalt der Aufnahme der notwendigen Mittel in den Haushalt.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: 132.500.000 Euro Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten: 3.800.000 Euro	Gesamteinzahlung: noch nicht bekannt Jährlicher Ertrag:
<b>Finanzierung</b> <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input checked="" type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	<b>Gegenfinanzierung durch</b> <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

<b>CO<sub>2</sub>-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz</b> Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
<b>IQ-relevant</b>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:
<b>Abstimmung mit städtischen Gesellschaften</b>	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

## Erläuterungen

### 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. Der Gemeinderat beauftragte die Verwaltung, auf dieser Grundlage die Genehmigungsplanung zu erarbeiten und im Anschluss daran einen Antrag auf Planfeststellung zu stellen.

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.

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.

### Aktueller Planungsstand

Die Entwurfsplanung ist 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 Asphalt 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.

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 20 m 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 aufgrund der nur teilweisen Umsetzung dieser Planung bislang nicht benötigt und daher nicht 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, zum Beispiel 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 Planfeststellungsunterlagen wurden erstellt und dem Regierungspräsidium im Juli als sogenannter Probeordner übergeben. Aktuell befinden wir uns darüber in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium. Im Anschluss wird der offizielle Antrag auf Planfeststellung gestellt.

Die DB InfraGO hat ihr neues Zeitfenster für die Generalsanierung des Hochleistungskorridors Karlsruhe – Mannheim 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 für die Eidechsen, die sogenannten CEF-Maßnahmen, hergestellt werden, sodass diese zum Baubeginn 2029 funktionsfähig sind. Aufgrund der Kopplung mit der DB-Maßnahme ist eine Reduzierung der Etablierungszeit der Fläche von drei auf zwei Jahre in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde möglich.

Die Planungen zur Umsetzung der CEF- und Ausgleichsmaßnahmen (Freianlagenplanung) können nicht durch städtische Dienststellen erbracht werden und müssen daher zeitnah ausgeschrieben und vergeben werden. Ebenso sind die nächsten Leistungsphasen für die Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke zu beauftragen.

## Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

### 1. Kosten der Maßnahme

Die Baukosten belaufen sich gemäß der in der Entwurfsplanung erstellten Kostenberechnung auf 94 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 und einem Zuschlag für Unvorhergesehenes von 10 % belaufen sich die Baukosten auf 118.500.000 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 1,4 Millionen Euro.

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

Baukosten	93.500.000 Euro
Baupreissteigerung bis 2029	15.000.000 Euro
Unvorhergesehenes	9.400.000 Euro
Ablösesumme an DB	1.400.000 Euro
Ingenieurleistungen	4.600.000 Euro
Gutachten	3.000.000 Euro
Bauverwaltungskosten	5.600.000 Euro
<b>Gesamtkosten</b>	<b>132.500.000 Euro</b>

Bisher waren in der mittelfristigen Finanzplanung ab 2028 die Gesamtkosten mit 70.000.000 Euro veranschlagt.

### Bewertung SPC:

Die vorliegende Kostenberechnung ist umfassend und basiert auf plausiblen, marktüblichen Einheitspreisen. Die Ingenieurbauwerke inkl. Lärmschutzmaßnahmen machen einen maßgeblichen Anteil von 54 % der Baukosten aus. Weitere 22 % entfallen auf den Straßenbau. Terminrisiken durch mögliche Verschiebungen des Bahnzeitfensters werden durch den Zuschlag für Unvorhergesehenes berücksichtigt.“

## 2. Klimarelevanz

CO<sub>2</sub>-Relevanz:

Auswirkung auf den Klimaschutz	<b>Nein</b> <input checked="" type="checkbox"/>	<b>Ja</b> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
--------------------------------	--	--	--

Mit der Umsetzung der Maßnahme werden Verkehrsverlagerungen stattfinden. Ebenso wird eine Verstärkung des Verkehrsflusses erwartet. Insgesamt wird nicht mit einer maßgeblichen Verkehrsabnahme gerechnet. Das Thema „Graue Energie“ bleibt unberücksichtigt.

### Anlagen:

- Anlage 1 Risikobetrachtung
- Anlage 2 Übersichtslageplan
- Anlage 3 Regelquerschnitt
- Anlage 4 Bauwerksquerschnitt
- Anlage 5 Ausführungszeitraum

### Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat

Der Gemeinderat nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss

von dem Projekt gemäß den oben dargelegten Ausführungen hinsichtlich

- des Beschriebs und der Darstellung
- des vorgesehenen Ausführungszeitplans
- der Gesamtkosten von 132.500.000 Euro und Folgekosten von 3.800.000 Euro
- der Bewertung der möglichen Risiken

Kenntnis, beschließt das Vorhaben und ermächtigt die Verwaltung auf dieser Grundlage das Vorhaben in eigener Zuständigkeit gemäß der Richtlinie Bauprozesse zu realisieren.

Für das Vorhaben steht diese Ermächtigung unter dem Vorbehalt der Aufnahme der notwendigen Mittel im Haushalt.