

Protokoll der Sonderbürgerversammlung Ortsumgehung Unsernherrn, 22.01.2020

Peterwirt, Dorfstraße 2, 85051 Ingolstadt

Beginn: 19:35 Uhr
Ende: 21:20 Uhr

Herr Oberbürgermeister Dr. Christian Lösel eröffnet um 19:35 Uhr die Bürgerversammlung und begrüßt alle Anwesenden (siehe Begrüßungsliste).

Thema Ortsumfahrung Unsernherrn, Vorstellung der Ergebnisse der Voruntersuchung und der Varianten durch das Staatliche Bauamt

Oberbürgermeister Dr. Christian Lösel:

Die Infrastruktur muss mit dem Wachstum der Bevölkerung nachziehen. Hierzu geschieht im Stadtgebiet bereits einiges, siehe der geplante Ausbau Schneller Weg oder die Audi Ostumgehung. Heute stellt das Staatliche Bauamt die Planungen zur Ortsumgehung Unsernherrn vor. Die Stadt vertritt die Interessen der Bürger bei dieser Maßnahme. Die Planungen werden auch im Stadtrat besprochen werden.

Herr Dr. Lösel übergibt an den Leiter des Staatlichen Bauamts Herrn Blauth:

Herr Blauth:

Bei der Ortsumfahrung handelt es sich um ein Projekt des Bundes, der Baulastträger ist der Bund. Das Staatliche Bauamt Ingolstadt hat hierzu den Planungsauftrag erhalten. Die Ergebnisse der Voruntersuchung zur Ortsumfahrung Unsernherrn sind unterschiedliche Trassenführungen, die denkbar sind. Dies sind erste Entwürfe und keine Detailplanungen. Erst wenn über die verschiedenen Trassen entschieden wurde, gehen die Detailplanungen weiter.

In der Voruntersuchung wurden vier Varianten geprüft.

Herr Blauth lässt die Planungen von Herrn Witzgall erläutern, Abteilungsleiter Planung (Staatliches Bauamt).

Herr Witzgall:

Herr Witzgall erläutert kurz den Ablauf einer Planung.

Aktuelle Situation in Unsernherrn:

**Stau im Berufsverkehr, lange Wartezeiten, mühsame Straßenquerung, Lärmbe-
lästigung**

Heute: 19.000 Kfz / 24 h, 82 % Durchgangsverkehr

Prognose 2030: 32.000 Kfz / 24 h

Die Ortsumfahrung Unsernherrn ist im aktuellen Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes enthalten und zwar mit der höchsten Priorität (vordringlicher Bedarf). Hieraus ergibt sich der Planungsauftrag für das Staatliche Bauamt.

Die Planungen sind aktuell im **Verfahrensstand der Voruntersuchung**, diese ist fertiggestellt. Es wird mit einer Fahrstreifenbreite von 3,50 Meter bei zwei Fahrstreifen geplant, hinzukommen pro Seite jeweils 1,50 Meter Bankett und 2 mal 0,50 Meter Randstreifen, womit sich eine Gesamtbreite von 11 Meter für die zu errichtende Straße ergibt.

Für die weiteren Verfahrensschritte werden Zeiträume wie folgt eingeplant:

Entwurfsplanung:	Zeitbedarf: 3 - 4 Jahre
Genehmigungsplanung:	Zeitbedarf: ca. 3 Jahre, sofern keine Klage
Ausführungsplanung:	Zeitbedarf: ca. 1 Jahr
Bauausführung	Zeitbedarf: ca.3 - 4 Jahre

Das Ziel der Voruntersuchung ist die Ermittlung der besten Trassenvariant.

Das Vorgehen hierbei wird wie folgt durchgeführt:

- Festlegung der Entwurfsmerkmale
- Entwurf möglicher Trassenverläufe
- Festlegung der Anzahl der Knotenpunkte
- Festlegung der Anzahl der Ingenieurbauwerke
- Variantenvergleich

Die Vergleichskriterien hierbei sind:

- Raumstrukturelle Wirkung (weitere Bebauung möglich)
- Verkehrliche Wirkung (Entlastungswirkung)
- technische Beurteilung (Trasse Richtlinienkonform, Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte)
- Umweltverträglichkeit (für Mensch und Umwelt)
- Kosten

Vier unterschiedliche Varianten wurden in der Voruntersuchung miteinander verglichen:

- **Variante 1:** Trasse unmittelbar östlich der DB-Strecke (Trasse BWWP)

Länge 2,5 km, Kosten ca. 73,7 Millionen €

- **Variante 2:** großräumige Umfahrung östlich von Unsernherrn

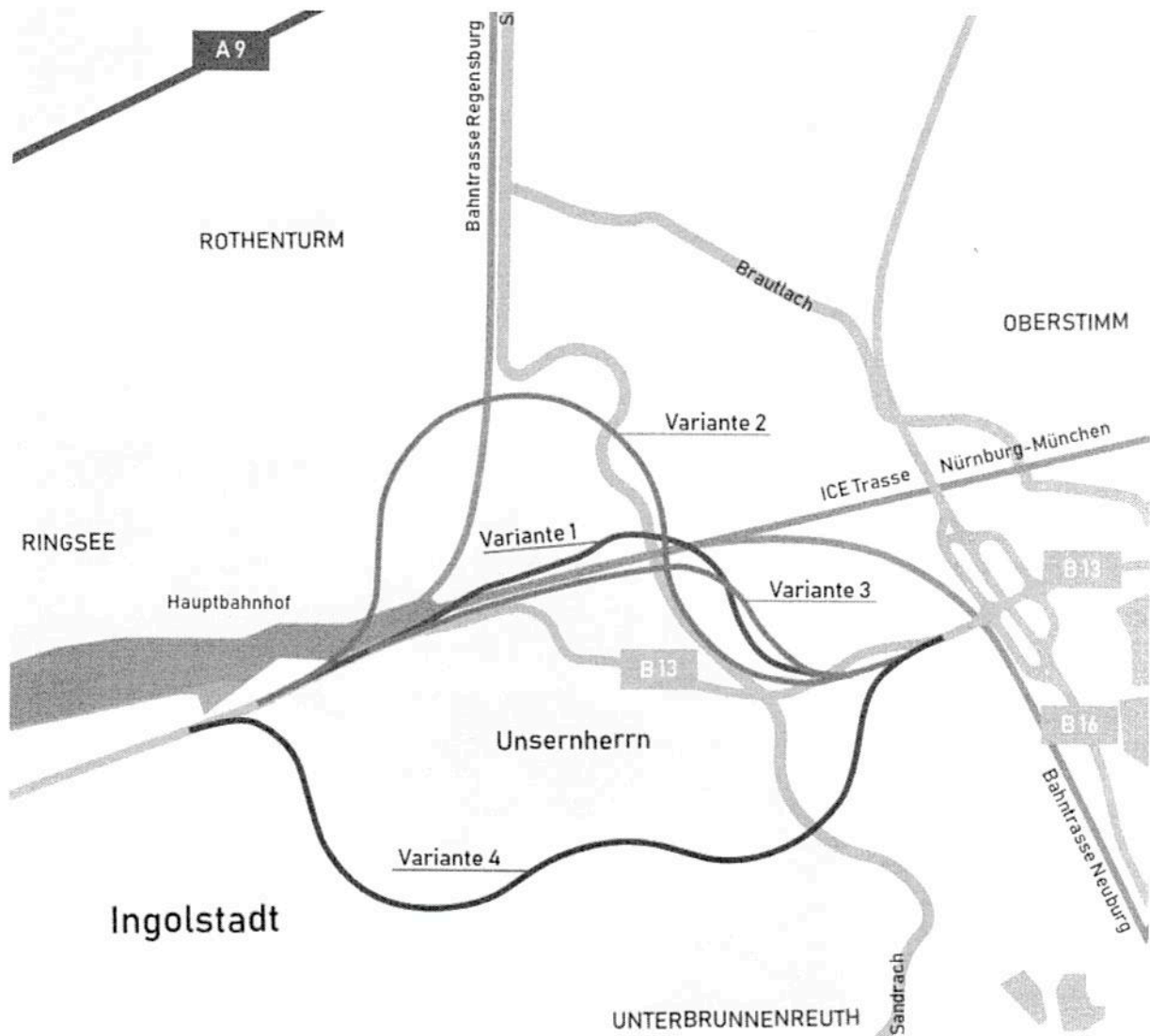
Länge: 3,4 km, Kosten 83,1 Millionen €

- **Variante 3:** Trasse unmittelbar westlich der DB-Strecke (Friedhof)

Länge 1,9 km, 20,4 Millionen €

- **Variante 4:** großräumige Umfahrung westlich von Unsernherrn

Länge: 3,0 km, Kosten 20,1 Millionen €



Nach dem Variantenvergleich mit den Vergleichskriterien ist Variante 2 die Vorzugsvariante des Staatlichen Bauamts. Dies ist zwar die teuerste Variante, sie weist jedoch hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung die beste Beurteilung auf. Die Voruntersuchung wird mit der Empfehlung des Staatlichen Bauamts an die Regierung von Oberbayern weitergeleitet. Hier erfolgt eine Prüfung. Anschließend erfolgt eine Weiterleitung an das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Dort erfolgt die finale Entscheidung über die weiter zu verfolgenden Variante.

Von den Bürgern wurde unter anderem angeregt oder gefragt:

Alternativvarianten für die Vorzugsvariante sollen erstellt werden, vor allem im Süden weiter von Unsernherrn abrücken (Anschlussstelle der IN 16 flächensparend).

Staatliches Bauamt: Es wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass erst nach der Genehmigung der Vorzugsvariante hierfür Untervarianten und Detailplanungen erstellt werden. Die aktuelle Voruntersuchung ist keine endgültige Planung. Modifikationen sind möglich.

Wann kann man sich beim Verfahren beteiligen?

Staatliches Bauamt: Der Stadtrat der Stadt Ingolstadt gibt eine Stellungnahme zur Voruntersuchung ab. Gleiches gilt für den folgenden Vorentwurf. Im anschließenden Planfeststellungsverfahren, welches von der Regierung von Oberbayern durchgeführt wird, werden dann die Unterlagen öffentlich ausgelegt und jeder kann seine Bedenken oder Anregungen einbringen.

Die Prognose 2030 geht von 32.000 Fahrzeugen aus. Gibt es von Seiten der Stadt flankierende Maßnahmen?

Oberbürgermeister Dr. Lösel: Die Stadt hat bereits jetzt einige Maßnahmen auf den Weg gebracht. Unter anderem ist der neue Audi Bahnhalt bereits nutzbar. Eine Studie für Massenverkehrsmittel wurde in Auftrag gegeben.

Zum Ende wurde ein kurzer Stimmungstest auf Wunsch einer Bürgerin (Applaus) für die Varianten durchgeführt. Variante 2 zeigte sich hier als Favorit.



Oberbürgermeister
Dr. Christian Lösel



Protokollführer
Andreas Hacker

Anhang: Begrüßungsliste