

BESCHLUSSVORLAGE V0059/22 öffentlich	Referat	Referat VI	
	Amt	Tiefbauamt	
	Kostenstelle (UA)	6020	
	Amtsleiter/in	Hoferer, Walter	
	Telefon	3 05-2340	
	Telefax	3 05-2342	
	E-Mail	tiefbauamt@ingolstadt.de	
	Datum	19.01.2022	
Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	10.02.2022	Vorberatung	
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Wirtschaft und Arbeit	16.02.2022	Vorberatung	
Stadtrat	24.02.2022	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Projekt "Audi Südring"

hier: Grundsatzbeschluss zur weitergehenden Variantenuntersuchung unter Berücksichtigung der entsprechenden Genehmigungsverfahren zur Schaffung einer neuen leistungsfähigen Ost-West-Verbindung über die Bahnlinie zwischen Ettinger Straße und dem im Bau befindlichen "Schneller Weg"

(Referenten: Herr Hoffmann, Frau Preßlein-Lehle)

Antrag:

1. Der Sachstandsbericht zum Projekt Audi Südring wird zur Kenntnis genommen.
2. Für die Fortführung der Planung bis zum Abschluss der Entwurfsplanung zur Schaffung einer neuen leistungsfähigen Ost-West-Verbindung über die Bahnlinie zwischen der Ettinger Straße im Westen und dem Schneller Weg im Osten und damit auch der Entlastung der im Umfeld liegenden Straßen und Knotenpunkte wird hiermit der Grundsatzbeschluss erteilt.
3. Es wird zugestimmt, die Planung auf der Westseite der Bahnlinie mit der Variante 1 (Südvariante) und östlich der Bahnlinie mit den Varianten 1 (Südvariante) sowie 6 (Nordvariante) weiter zu verfolgen und auf Basis der fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung das notwendige Bebauungsplanverfahren zu starten.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsuntersuchung für diese Varianten fortzuschreiben.
5. Die notwendigen Haushaltsmittel für das Jahr 2023 werden auf der Haushaltsstelle 650000.950012 bereitgestellt.

gez.

Gero Hoffmann
Berufsmäßiger Stadtrat

gez.

Renate Preßlein-Lehle
Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben ca. 1.900.000 €		
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 650000.950012 Kreisstraßen-Tiefbaumaßnahmen- Bürgerhaushalt- AUDI-Südring	Euro: 99.772,74 HAR aus 2021
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt: <input checked="" type="checkbox"/> Anmeldung zum 20 2023: bei HST 650000.950012 zukünftig bei HST 650000.950012	Euro: 372.000 1.038.300
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Als einmalige Ausgaben wurden bisher keine Baukosten angesetzt. Im StR-Beschluss vom 24.10.2013 wurden Mittel für die Planung in Höhe von 1.900.000 € genehmigt. Davon wurden bisher für die LPH 1-3 ca. 720.000 € beauftragt (Stufe 1). Die Beauftragung der Stufe 2 erfolgt erst nach Zustimmung durch den Stadtrat zur Fortführung des Projektes. Bisher wurden insgesamt rund 330.000 € für das Projekt verausgabt.

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

1. Sachstandsbericht:

Am 10.04.2013 wurde vom Stadtrat die Weiterverfolgung des Projektes „Audi Südring“ bis zum Abschluss des Vorentwurfsstadiums beschlossen und die Verwaltung ermächtigt, ein VOF-Verfahren zur Rekrutierung eines geeigneten Ingenieurbüros für die Planung der Verkehrsanlagen und der benötigten Ingenieurbauwerke durchzuführen. Das VOF-Verfahren erfolgte daraufhin 2013

auf Basis der zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Erkenntnisse. Als Sieger ging die Ingenieurgesellschaft Setzpfandt GmbH & Co KG mit Sitz in Weimar hervor. Aufgrund einer zwischenzeitlich erfolgten Umfirmierung arbeitet das Büro aktuell unter dem Firmennamen IGS INGENIEURE GmbH & Co. KG. Der Hauptsitz befindet sich nach wie vor in Weimar.

Entsprechend dem StR-Beschluss vom 24.10.2013 wurden von der Verwaltung in der ersten Stufe die Leistungsphasen 1 – 3 (bis Vollendung der Entwurfsplanung) beauftragt.

Ziel des gegenständlichen Projektes ist es, eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen der Ettinger Straße im Westen auf Höhe der Hindemithstraße und dem Schneller Weg im Osten mit einer Querung der Bahnstrecke München-Treuchtlingen zu schaffen. Neben der Verbesserung der Erschließung und Vernetzung der südlichen Bereiche des Werksgeländes der AUDI AG, soll die neue Verbindung das bereits heute stark frequentierte Straßennetz im Werksumfeld entlasten. Die verkehrstechnische Notwendigkeit wurde im Rahmen der beauftragten Verkehrsuntersuchung durch das Büro Gevas aus München in 2014 geprüft und die Ergebnisse in einem Bericht zusammengefasst. Auf dieser Basis wurden von der Ingenieurgesellschaft Setzpfandt verschiedene Varianten erarbeitet, untersucht und gegenübergestellt. Insgesamt wurden 6 Hauptvarianten sowie 2 Kurzvarianten als Zwischenschritt vor Umsetzung einer Vollvariante aufskizziert und in einer eigens dafür erstellten Matrix bewertet. Alle möglichen Varianten beginnen an der Ettinger Straße und das Bauende liegt bei allen am Schneller Weg.

Im Ergebnis haben sich zwei Varianten herauskristallisiert, die sowohl aus Sicht der Stadt als auch aus Sicht der AUDI AG verkehrstechnisch sinnvoll sind und weiter untersucht werden sollten.

Bei den beiden Varianten, die in die engere Wahl gekommen sind, handelt es sich um die sogenannte Variante 1 (Südvariante) und die Variante 6 (Nordvariante). Vorzugsvariante dieser beiden ist sowohl aus Sicht der AUDI AG als auch aus Sicht der Stadt die Variante 1.

Die Länge der Baustrecke für den Audi-Südring liegt bei allen Varianten bei ca. 1.500 m zuzüglich der Änderungen / Ergänzungen im weiteren Straßennetz.

2. Verkehrstechnische Notwendigkeit / Bedarf:

Im Rahmen der genannten Verkehrsuntersuchung wurde vom Büro Gevas 2014 die künftige Entwicklung der verkehrlichen Situation unter Zugrundelegung der zu erwartenden Verkehre geprüft und ausgewertet. Da insbesondere im Umfeld des Werksgeländes der AUDI AG unter anderem durch den Neubau zahlreicher Parkhäuser der Verkehr entsprechend der bisherigen Wachstumsprognosen der Audi AG und der Stadtentwicklung weiter steigt und somit das historisch gewachsene Straßennetz stark belastet wird, sind bauliche Anpassungen unumgänglich. Mit der künftigen Zunahme der Verkehrsbelastung im Planungsraum, sind die vorhandenen Straßenquerschnitte sowie Knotenpunkte nicht mehr in der Lage das Verkehrsaufkommen leistungsfähig aufzunehmen. Es sind teilweise nicht ausreichend Verkehrsräume für Fußgänger und Radfahrer vorhanden und es fehlen gesicherte Querungsmöglichkeiten, sodass das vorhandene Netz den Anforderungen an eine sichere Verkehrsanlage für alle Verkehrsteilnehmer nicht gerecht wird. Nur durch entsprechende Aus- und Umbaumaßnahmen kann die Verkehrssicherheit und eine angemessene, funktionierende Erschließung des Werksgeländes auch zukünftig gewährleistet werden. Durch den geplanten Audi Südring können Entlastungen z.B. in der Theodor-Heuss-Straße, der Ringlerstraße und der Ettinger Straße erwartet werden.

Als Prognosehorizont wurde zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung das Jahr 2025 angesetzt. Da seit dem Abschluss der Verkehrsuntersuchung und dem Beginn der planerischen Betrachtungen bereits einige Jahre vergangen sind, muss das Verkehrsgutachten angepasst

werden. Das Verkehrsmodell der Stadt Ingolstadt, in das inzwischen auch das ÖPNV-Modell integriert ist, wurde aktualisiert auf das Prognosejahr 2035.

In der vorliegenden Vorplanung wurde das Prognosemodell mit dem Ausbau Schneller Weg verwendet. Zusätzlich wurde die Verkehrszunahme durch die geplante Erweiterung des GVZ II berücksichtigt, der vierstreifige Ausbau der Ostumgehung Etting sowie die mittlerweile umgesetzte Unterführung am Knotenpunkt Ettinger Straße / Hindenburgstraße / Richard-Wagner-Straße unterstellt. Außerdem wurde bereits die geplante Verlegung des Tores 6 der AUDI AG vom Schneller Weg in die Oskar-von-Miller-Straße im Verkehrsmodell abgebildet.

Somit wurden im Modell für den Prognosefall (Nullfall und Planfall) folgende Ausbaumaßnahmen unterstellt:

- Unterführung Nordtangente (Teilhöhenfreimachung Knotenpunkt Ettinger Str./Hindenburgstraße/Richard-Wagner-Str.) (bereits realisiert)
- Ausbau Schneller Weg (Baumaßnahme begonnen)
- Vierstreifiger Ausbau der Ostumgehung Etting (teilweise bereits realisiert)
- Nordumgehung Gaimersheim (bereits realisiert)
- Befahrbarkeit der St2335 zwischen OU Etting und EI 18 in beide Richtungen
- Teilhöhenfreier Ausbau der Weberkreuzung (bereits realisiert)
- Umfahrung Lenting-Kösching
- Nordtangente Kösching

Nicht berücksichtigt werden konnten zum damaligen Zeitpunkt der AUDI-Bahnhalt und die coronabedingten Auswirkungen. Dies ist bei der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens zu berücksichtigen.

Im Antrag von Bündnis 90, Die Grünen, vom 11. Januar 2022 - Transformation und Nachhaltigkeit – Überprüfung von Straßenbauprojekten – wird unter Pkt. 3 „Straßenbauprojekt Audi-Südring“ eine Untersuchung der aktuellen verkehrlichen Notwendigkeiten ergänzend gefordert. Dies kann in der Fortschreibung des Verkehrsgutachtens mitberücksichtigt werden.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die verkehrliche Notwendigkeit weiterhin gegeben ist, da die Fa. Audi an diesem Standort weiterhin bestehen wird, deshalb Verkehre (Lieferverkehre/Personenverkehre) erzeugt werden, und der Audi-Südring auch künftig zur Entlastung der Innenstadtstraßen mit angrenzender Wohnbebauung beiträgt. Zudem wird mit dem Audi-Südring auch die Radverkehrssituation verbessert.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Die Planung erfolgt auf Grundlage der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06). Wegen der hohen Anzahl der Knotenpunkte und der angebauten Seitenräume wurde der Audi Südring mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h trassiert. Laut Verkehrsgutachten von Gevas kann prinzipiell davon ausgegangen werden, dass ein zweistreifiger Querschnitt mit einer Kapazität von 10.000 Kfz pro Richtung ausreicht, um den prognostizierten Verkehrsbelastungen gerecht zu werden. In den Knotenpunkten sind jedoch entsprechende Fahrspuraufteilungen für die jeweiligen Fahrbeziehungen vorzusehen. Beidseits der Fahrbahn sind jeweils Rad- und Gehwege vorgesehen.

Bei der Erarbeitung der Lösungsvarianten wurden insgesamt 6 Hauptvarianten untersucht. Es handelt sich dabei um 3 Südvarianten, 1 Nordvariante und 2 Kombivarianten (siehe Übersichtskarte).

Bezüglich Querung der Bahnstrecke wurden zu Beginn der Planung die beiden grundsätzlichen

Lösungen einer Straßenüber- und einer Straßenunterführung gegenübergestellt. Aufgrund der vielen Konfliktpunkte und der weitaus höheren Kosten für eine Straßenunterführung wird von einer weiteren Untersuchung dieser Variante abgesehen und bei den Süd- und Kombivarianten nur Straßenüberführungen in die Variantenabwägung einbezogen.

Variante 1 (Südvariante) = Vorzugsvariante:

Die Variante 1 verläuft über die Hindemithstraße und die Roderstraße bis zum Schneller Weg.

Variante 2 (Südvariante):

Die Variante 2 entspricht grundsätzlich dem Trassenverlauf der Variante 1. Im Bereich der Roderstraße verläuft sie gegenüber der Variante 1 etwas nach Norden versetzt, um Eingriffe in südlich gelegene Privatgrundstücke zu vermeiden bzw. zu minimieren. Stattdessen sind aber Eingriffe in Gebäude erforderlich.

Variante 3 (Kombivariante Süd – Nord):

Die Variante 3 führt über die Hindemithstraße bis zur DB-Strecke 5501. Östlich davon schwenkt die Trasse nach Norden und führt über die Carl-Zeiss-Straße und die Oskar-von-Miller-Straße bis zum Schneller Weg.

Variante 4 (Kombivariante Süd – Nord):

Die Variante 4 beginnt ebenfalls im Zuge der Hindemithstraße, schwenkt bereits vor der DB-Strecke 5501 nach Norden und führt über das Gelände der Donau-Eisen Handel GmbH zum Schneller Weg.

Variante 5 (Südvariante):

Bei der Variante 5 handelt es sich um die südlichste aller Varianten. Sie beginnt südlich des Gebäudes H6 (Brunnenquell) der Audi AG. Ab Querung der DB-Strecke 5501 ist die Variante 5 lagegleich zur Variante 1.

Variante 6 (Nordvariante):

Variante 6 beginnt östlich der Senefelderstraße unmittelbar am Tor 2 zum Werksgelände der Audi AG. Die Trasse verläuft über die Südmastraße zur Carl-Zeiss-Straße und von dort weiter bis zum Schneller Weg. Bezüglich der Querung der DB-Strecke 5501 existieren die Untervariante 6.1 (Straßenüberführung) und 6.2 (Eisenbahnüberführung bzw. Tunnel). Gemäß Wertungsmatrix unterliegt allerdings die Tunnelvariante eindeutig, womit diese Variante ausgeschlossen wird. Eine leistungsfähige Zu- und Abfahrt über die Senefelder Straße ist aufgrund der zu geringen möglichen Fahrbahnbreiten nicht gegeben.

Vorteile der **Variante 1 (Vorzugsvariante)**:

- gestreckte und übersichtliche Linienführung
- weitgehende Nutzung vorhandener Verkehrswege und Freiflächen
- Entwicklung und Nutzung der südwärts gerichteten Flächen künftig weiterhin möglich
- Vernetzung der nördlich und südlich gelegenen Flächen gut möglich
- Durch Knotenpunkt am Ruschenweg östlich der Bahnstrecke ist die Erschließung der südlich gelegenen Bereiche gewährleistet

Nachteile der Variante 1:

- Verlegung/Verschiebung des Sportplatzes FC Grün-Weiß inkl. Vereinsgebäude erforderlich
- Lage einer Trafostation in der Roderstraße und Höhe der 110 kV Bahnstromleitung am Ruschenweg sind anzupassen

Vorteile der **Variante 6 (Nordvariante)**:

- weitgehende Nutzung vorhandener Verkehrswege und Freiflächen
- keine kommunalen Gebäude oder Anlagen betroffen

- kostengünstiger als andere Varianten

Nachteile der Variante 6:

- geradliniger Anschluss über die Senefelder Straße an die Ettinger Straße wegen fehlender Flächenverfügbarkeit nicht möglich
- Einige bauliche Anlagen der AUDI AG sind teilweise oder ganz abzubauen
- Lage einer Trafostation in der Roderstraße und Höhe der 110 kV Bahnstromleitung am Ruschenweg sind anzupassen

Warum wird die Variante 1 favorisiert ?

Zur Beurteilung und Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten wurde eine Wertungsmatrix mit objektiver Punktebewertung erstellt. Hierfür wurden im Vorfeld verschiedene Kriterien zur Bewertung der einzelnen Varianten festgelegt und unterschiedlich gewichtet. Im Ergebnis fällt der Variante 1 hiernach der Rang 1 mit der höchsten Punktzahl zu. Auf Rang 2 ist die Variante 6. Demzufolge wird empfohlen mit diesen beiden Varianten in die weitere Planung zu gehen. Da eine geradlinige Verbindung der Variante 6 über die Senefelder Straße zur Ettinger Straße ausscheidet und eine verkehrssichere Anbindung der bestehenden Parkhäuser von Audi nicht möglich ist, wird die Variante 6 nur östlich der Bahnlinie weiter betrachtet. Ein Verschwenk von der Variante 1 zur Variante 6 ist denkbar.

Die Variante 1 wird favorisiert, da es verkehrstechnisch die beste Lösung darstellt und die besten Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Zudem ist die Anbindung der Hindemithstraße an die Ettinger Straße durch die AUDI AG beim Bau des Gebäudes H6 schon leistungsfähig ausgebaut worden. Es entsteht eine geordnete klare Verkehrsführung mit geradlinigem Verlauf und nutzt größtenteils bereits bestehende Verkehrswege. Die Auswirkung auf Natur und Umwelt sind bei allen Varianten ähnlich.

4. Umweltauswirkungen:

Nach Rücksprache mit der unteren Naturschutzbehörde ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht erforderlich. Umweltauswirkungen insgesamt werden im weiteren Verfahren geklärt.

5. Projektkosten und Finanzierung:

Die 2015 geschätzten Projektkosten für die Variante 1 belaufen sich aktuell auf der Basis einer Kostenschätzung auf ca. 23 Mio. €. Es ist aber davon auszugehen, dass die zum damaligen Zeitpunkt ermittelten Kosten nicht mehr ausreichen und entsprechend fortgeschrieben werden müssen. Auch aufgrund des derzeitigen Projektstadiums muss von einer Bandbreite in der Kostenermittlung von +/- 40 % ausgegangen werden.

Die Möglichkeit einer Förderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird im weiteren Projektverlauf durch die Verwaltung geprüft.

6. Genehmigungsverfahren:

Für die Bahnquerung ist bei einer Straßenüberführung (SÜ) ein Planfeststellungsverfahren oder anderes öffentlich-rechtliches Verfahren aus Sicht der Bahn entbehrlich. Dies wurde bereits in einem Gespräch mit der Bahn im Mai 2015 abgefragt.

Auf der Westseite der Bahnlinie ist kein öffentlich-rechtliches Genehmigungsverfahren erforderlich. Hier befinden sich die erforderlichen Grundstücke entweder in öffentlicher Hand oder im Eigentum der AUDI AG.

Westlich der Bahnlinie ist zur Schaffung des Baurechts ein Bebauungsplanverfahren notwendig, da dort private Grundstücke betroffen sind. Die Voraussetzungen für ein Planfeststellungsverfahren für den gesamten Planungsbereich sind nicht gegeben.

7. Grunderwerb:

Der erforderliche Grunderwerb wird im weiteren Verfahren detailliert ermittelt.

Gemäß Beschluss des Stadtrates vom 24.10.2013 wurden bis heute die Leistungen bis Leistungsphase 2 (Vorplanung) erbracht. Diese bilden die Entscheidungsgrundlage der weiteren Vorgehensweise. Aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten der Linienführung und der jeweils damit verbundenen Zwangspunkte, benötigt die Verwaltung zwingend eine grundsätzliche Entscheidung welche Varianten weiterverfolgt werden sollen.

8. Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung schlägt vor, zwei Varianten in den nächsten Leistungsphasen näher zu betrachten. Das sollten die Varianten 1 (Südvariante) auf der Westseite und auf der Ostseite der Bahnlinie die Varianten 1 und 6 (Nordvariante, insbesondere 6.1) sein, da diese nach derzeitigem Kenntnisstand die besten verkehrstechnischen und wirtschaftlich vertretbaren Lösungen ermöglichen.

Selbstverständlich wird der Stadtrat über alle weiteren Planungsschritte und Auftragsvergaben informiert. Die Projektgenehmigung wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit vorgelegt.

Entsprechende Finanzmittel für die weitere Planung sind derzeit im Haushalt unter der Haushaltsstelle 1.650000.950012 (Audi Südring) in Höhe von 99.772,74 € vorhanden. Weitere Haushaltsmittel in Höhe von 372.000 € werden im Haushaltsjahr 2023 neu angemeldet. Künftig werden weitere Mittel in Höhe von voraussichtlich rund 1.038.300 € benötigt.

