

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V1003/23</b> öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Tiefbauamt
	Kostenstelle (UA)	6020
	Amtsleiter	Dormeier, Andreas
	Telefon	3 05-2340
	Telefax	3 05-2342
	E-Mail	tiefbauamt@ingolstadt.de
Datum	09.11.2023	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Stadtrat	12.12.2023	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

Projekt Anschluss Nürnberger Straße - "Schneller Weg"  
hier: 2. Ergänzende Projektgenehmigung  
(Referent: Herr Hoffmann)

### Antrag:

1. Die Projektkosten in Höhe von 34,9 Mio. € (ohne Grunderwerb), die damit verbundene Kostenerhöhung von 16,5 Mio. € gegenüber der Projektgenehmigung von 2019 und die schriftliche Bestätigung, dass die anderen Projektbeteiligten am Projekt festhalten, werden zur Kenntnis genommen. Der erhöhte Eigenanteil der Stadt von 3 Mio. € nach Abzug der rückfließenden Mittel durch Einnahmen aus der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung und den Zuwendungen nach BayGVFG und FAG, wird genehmigt.
2. Für den Ausbau des Straßenabschnittes Anschluss Nürnberger Straße - „Schneller Weg“ wird die zweite ergänzende Projektgenehmigung erteilt und die Verwaltung beauftragt, die Projektrealisierung fortzusetzen.
3. Die notwendigen zusätzlichen Haushaltsmittel werden auf der Haushaltsstelle 650000.950011 (Ostumgehung Etting: Anschluss Nürnberger Str.) angemeldet.

gez.

Gero Hoffmann  
Berufsmäßiger Stadtrat

## Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten:  ja  nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben ca. 34,9 Mio € (12,8 Mio. € (PG 2014) + 5,6 Mio. € (1. Ergänz. PG 2019) + 16,5 Mio. € (2. Ergänz. PG 2023))	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten 524.000 €	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input checked="" type="checkbox"/> im VMH bei HSt: 650000.950011 Kreisstraßen, Tiefbaumaßnahmen, Ostumgehung Etting: Anschluss Nürnberger Str.	Euro: 4.519.383,60 €
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe) Anteil Kosten Bund, Bahn und Freistaat Bayern nach EKrG ca. 21,2 Mio. Euro Zuwendungen nach BayGVFG ca. 3,5 Mio. Euro	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	<input checked="" type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 2024 650000.950011 Kreisstraßen, Tiefbaumaßnahmen, Ostumgehung Etting: Anschluss Nürnberger Straße	Euro: 4,15 Mio. €
<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.		

Bis einschließlich 31.12.2022 wurden bereits 3.322.491,22 € verausgabt. Nach Fertigstellung des bereits vergebenen 1. Bauabschnittes (Sommer 2024), sind voraussichtlich rd. 8 Mio. € verausgabt.

## Darstellung der Abweichung zum Haushalt bzw. Finanzplanung 2023 bis 2026:

Vermögenshaushalt 650000.950011 (Kreisstraßen, Tiefbaumaßnahmen, Ostumgehung Etting: Anschluss Nürnberger Str.)

	Bedarf	Ansatz	Fehlbetrag
	in Euro		
		400.000,00 HAR	
<b>2023</b>	4.519.384	1.348.383,60	2.771.000
<b>2024</b>	5.350.000	5.350.000,00	
<b>2025</b>	3.000.000	5.000.000,00	
<b>2026</b>	8.300.000	8.300.000,00	

Die Mehrkosten im Jahr 2023 in Höhe von 2.771.000,00 Euro wurden durch einen Antrag auf überplanmäßige Ausgabe vom 31.10.2023 in Höhe von 271.000,00 Euro genehmigt. Außerdem liegt dem heutigen Beschlusslauf eine Genehmigung von weiteren überplanmäßigen Ausgaben in Höhe von 2.500.000,00 Euro vor, dieser wurde im Finanzausschuss am 28.11.2023 behandelt.

Pflichtaufgabe gem. Art. 57 GO

Freiwillige Aufgabe

Die Fortführung dieses Projektes ist unabdingbar, da eine temporäre Unterbrechung oder gar ein vollständiger Abbruch wesentlich größere finanzielle Folgen für die Stadt hätte als die Fortsetzung und Realisierung der weiteren Bauabschnitte. So müssten z.B. bereits inanspruchgenommene Förderungen zzgl. Strafzinsen an den Freistaat Bayern zurückgezahlt werden. Die Vereinbarung mit den Kreuzungsbeteiligten Bahn, Bund und Freistaat Bayern gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist für die Stadt Ingolstadt insbesondere hinsichtlich der Beseitigung des höhengleichen und unbeschränkten Bahnübergang rechtlich bindend und würde bei Vertragsbruch ebenfalls Strafzahlungen an Bahn und Bund auslösen. Des Weiteren würde die Rückabwicklung der bestehenden Planerverträge oder eine gezielte zeitliche Verzögerung auch hier erhebliche Mehrkosten bedeuten. Diese Aufzählung der Konsequenzen ist nicht abschließend.

### Nachhaltigkeitseinschätzung:

**Wurde eine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt:**

ja

nein

Wenn nein, bitte Ausnahme kurz darstellen und begründen

Begründung der Ausnahme

Es handelt sich um eine Fortschreibung der Projektkosten.

### Bürgerbeteiligung:

**Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt:**

ja

nein

### Kurzvortrag:

#### A) Beschlusslage:

Projektgenehmigung über 12,8 Mio. € ohne Grunderwerb inkl. dem Auftrag an die Verwaltung zum Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung und der Stellung eines Förderantrages nach BayGVFG V0148/14 StR vom 24.07.2014

Erweiterung Ingenieurverträge und Honorarerhöhung um 120.000 € für Planung Verkehrsanlagen bei den LPH 1-4 und um 306.000 € für Planung Ingenieurbauwerke V0351/14 StR vom 22.10.2014

1. Ergänzende Projektgenehmigung über Kostenerhöhung in Höhe von 5,6 Mio. Euro (ohne Grunderwerb). Der damit verbundene Eigenanteil der Stadt Ingolstadt erhöhte sich um 1,75 Mio. €. Die Höhe der genehmigten Gesamtprojektkosten betrug 18,4 Mio. € (ohne Grunderwerb). V0267/19 StR vom 11.04.2019

#### Vergabe von Bauleistungen BA 1

Auftragsvergabe der Bauleistungen für die Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke im Bauabschnitt 1 mit einer Vergabesumme von 4.791.111,97 €. V0357/23 StR vom 16.05.2023

### **B) Bestehende Situation:**

Mit Beschluss vom 24.07.2014 (V0148/14) hat der Stadtrat die Projektgenehmigung für den Ausbau des Straßenabschnittes „Schneller Weg“ und damit der Schließung des fehlenden Lückenschlusses zwischen der Ostumgehung Etting im Norden und der Theodor-Heuss-Straße im Süden erteilt. Im Zuge dieser Baumaßnahme wird der vorhandene höhengleiche und nicht beschränkte Bahnübergang beseitigt. Es wurden die zum damaligen Zeitpunkt ermittelten Projektkosten in Höhe von 12,8 Mio. €, exklusiv dem Grunderwerb, genehmigt.

Nachdem zwischen der Projektgenehmigung 2014 und dem Inkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses 2018 eine größere Zeitspanne lag, wurden die Projektkosten im Jahre 2019 bereits das erste Mal aktualisiert und auf den geplanten Abwicklungszeitraum 2020 neu prognostiziert. Die aktualisierten Projektkosten ohne Grunderwerb in Höhe von 18,4 Mio. € wurden in einer 1. Ergänzenden Projektgenehmigung durch den Stadtrat mit Beschluss vom 11.04.2019 (V0267/19) genehmigt. Damals kamen neben dem Grund der unvermeidlichen Kostensteigerung durch den Baupreisindex auch Preissteigerungen wegen Planungsanpassungen durch Tekturen und Planänderungen aus dem Planfeststellungsverfahren hinzu. Des Weiteren ergaben sich bis dahin nicht bekannte zusätzliche technische Auflagen zum Schutz der Transalpinen Ölleitung sowie höhere Kostenerwartungen für Archäologie und Kampfmittelräumung. Auch die Baunebenkosten wurden zum damaligen Zeitpunkt angepasst, wobei hier darauf hinzuweisen ist, dass die Planungskosten gemäß HOAI als Vertragsgrundlage in Abhängigkeit der Baukosten ohnehin entsprechend mitsteigen.

Nach Inkrafttreten des Planfeststellungsbeschlusses und dem damit einhergehenden Eintreten des verbindlichen Baurechts wurden die Planungen wieder aufgenommen und die Projektrealisierung weiter vorangetrieben. Aufgrund der Komplexität des Projektes, der Vielzahl von Schnittstellen und Projektbeteiligten (z.B. TAL, Bahn, diverse Spartenräger, Landesamt für Denkmalpflege u.a.) mit ihrer Einwirkung auf den Planungsprozess in Verbindung mit der sehr schwierigen Baugrundsituation, kam es im Projektverlauf immer wieder zu Verzögerungen.

Insbesondere der Abstimmungsprozess mit der TAL und der Bahn haben die Realisierung zeitlich stark beeinflusst. Um im Baufortschritt voranzukommen, ist man letztendlich auf eine Umsetzung in mehreren Bauabschnitten übergegangen. So konnte bereits 2020 die erste Straßenbrücke errichtet

und einzelne Vorabmaßnahmen (Rodung von Teilflächen, Versetzen eines Oberleitungsmastes an der Bahnstrecke und erste Kampfmittelsondierungen sowie archäologische Untersuchungen) durchgeführt werden.

**Aufgrund der Beseitigung des Bahnübergangs ist die gesamte Maßnahme ein Gemeinschaftsprojekt mit der Deutschen Bahn, dem Bund und dem Freistaat Bayern.** Die Finanzierungsteilung ist gemäß § 3 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt. Zur konkreten Regelung und Kostenaufteilung wurde eine Kreuzungsvereinbarung mit den genannten Kreuzungsbeteiligten erarbeitet, abgestimmt und rechtsverbindlich unterzeichnet. Als Kreuzungsbeteiligte im Sinne des EKrG sind grundsätzlich der Bund, die Deutsche Bahn und die Stadt Ingolstadt zu nennen. Die Kreuzungsvereinbarung wurde 2019 zur Prüfung und Genehmigung durch die genannten Beteiligten eingereicht und unterzeichnet. Gemäß Art. 42 Abs. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) ist die Stadt Ingolstadt der zuständige Straßenbaulastträger der Staatsstraße 2229. Diese kreuzt die eingleisige Bahnstrecke Ingolstadt Nord – Werkbahnhof Terreno. Aufgrund dessen und auf Basis des EKrG in alter Fassung hätte die Stadt Ingolstadt 1/3 der kreuzungsbedingten Projektkosten zu tragen gehabt.

2020 wurde das EKrG als Gesetzesgrundlage zu Gunsten der kommunalen Straßenbaulastträger geändert. Auf Grundlage der Neuregelung des § 13.2 EKrG vom 12.03.2020 wurde die Stadt Ingolstadt von ihrem Kostendrittel vollständig befreit. Das städtische Drittel wird auf den Bund und den Freistaat Bayern als hinzutretender Beteiligter aufgeteilt. Nachdem die Kreuzungsvereinbarung bereits 2019 abgeschlossen und die Neuerung nicht berücksichtigt werden konnte, wird diesbezüglich sowie der voraussichtlichen Kostensteigerung gemäß Pkt. 2.3. EKrG Richtlinie 2020 eine Nachtragsvereinbarung abgeschlossen. Dies wurde im Schreiben vom 10.08.2020 durch die Regierung von Oberbayern verbindlich mitgeteilt. Die Bundesmittel (1/2) und Landesmittel (1/6) werden über die Regierung von Oberbayern verwaltet. Das verbleibende Drittel zahlt die Bahn. Aufgrund der vorbeschriebenen Gesetzesänderung wird die Stadt Ingolstadt in diesem Projekt stark entlastet.

Des Weiteren wurden Zuwendungen nach Art. 2 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und nach Art. 13c Finanzausgleichsgesetz (FAG) bei der Regierung von Oberbayern beantragt. Mit Schreiben vom 07.12.2020 wurden höchstmögliche Mittel in Höhe von rd. 3,5 Mio. € genehmigt. Dies entspricht einer Förderquote von rd. 40 %. Die Förderung wurde in Form einer Anteilsfinanzierung bewilligt.

Darüber hinaus wird ein kleiner Teil über Erschließungskosten refinanziert.

Nach Genehmigung der vorgenannten Kostenteilung gemäß EKrG und den bewilligten Förderungen durch das BayGVFG und FAG konnten bisher bereits einige notwendige Vorabmaßnahmen, wie z.B. der Bau der ersten Straßenbrücke abgeschlossen werden. Die Realisierung des aktuell laufenden 1. Bauabschnittes wurde im Juli 2023 begonnen. Die Ausschreibung für den folgenden Bauabschnitt 2a ist in Bearbeitung und soll spätestens Anfang 2024 mit den Ausschreibungen auf den Markt gehen. In dem mit sämtlichen Projektbeteiligten (Bahn, Spartenräger, Planungsbüros usw.) erarbeiteten und aktuell vorliegenden Rahmenterminplan soll der Bauabschnitt 2b (Umbau der Marktkaufkreuzung) spätestens Anfang 2025 begonnen werden. Der 3. und letzte Bauabschnitt inkl. Errichtung der Eisenbahnunterführung erfolgt dann nach der Verkehrsumlegung auf die neue Trasse in den Jahren 2025/2026. Abschließend werden die geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt, die soweit möglich bereits während der Bauphase des 3. Bauabschnittes begonnen werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird von einer Gesamtfertigstellung im Jahre 2026/2027 ausgegangen.

### **C) Projektkosten, Finanzierung und Einnahmen:**

## 1. Voraussichtliche Projektkosten ohne Grunderwerb mit Aufteilung nach Kostenträgern prognostiziert auf 2025:

Erhöhung der Gesamtprojektkosten ohne GE gegenüber der Projektgenehmigung 2019	ca.	16,5 Mio. €
<b>Erhöhung des Eigenanteils der Stadt Ingolstadt gegenüber der Projektgenehmigung 2019</b>	<b>ca.</b>	<b>3,0 Mio. €</b>

		PG 2014	1.Ergänz. PG 2019 <small>(Prognose 2020)</small>	2. Ergänz. PG 2023 <small>(Prognose 2025)</small>
Baukosten gesamt ohne GE	ca.	11,1 Mio. €	15,3 Mio. €	30,4Mio. €
Baunebenkosten	ca.	1,7 Mio. €	3,1 Mio. €	4,5 Mio. €
<b>Projektkosten ohne GE</b>	<b>ca.</b>	<b>12,8 Mio. €</b>	<b>18,4 Mio. €</b>	<b>34,9 Mio. €</b>
Kostenteilung gemäß EKrG:				
<b>Kreuzungsbedingte Kosten</b>	ca.	7,7 Mio. €	12,3 Mio. €	21,2 Mio. €
davon				
Anteil Bund (nach EKrG alt = 1/3; EKrG neu = 1/2)	ca.	2,6 Mio. €	4,1 Mio. €	10,6 Mio. €
Anteil Bahn (nach EKrG alt = 1/3; EKrG neu = 1/3)	ca.	2,6 Mio. €	4,1 Mio. €	7,1 Mio. €
Anteil Freistaat (nach EKrG alt = 0; EKrG neu = 1/6) (Anteil Verwaltungskosten 10 % lt. EKrG inkludiert)	ca.	0 Mio. €	0,0 €	3,5 Mio. €
Anteil Stadt IN (nach EKrG alt = 1/3; EKrG neu = 0)	ca.	<b>2,6 Mio. €</b>	<b>4,1 Mio. €</b>	<b>0,0 Mio. €</b>
Kostenanteil, der nicht unter das EKrG fällt:				
<b>Nicht kreuzungsbedingte Kosten</b>	ca.	5,1 Mio. €	6,1 Mio. €	13,7 Mio. €
davon				
Stadt Ingolstadt		<b>2,8 Mio. €</b>	<b>3,1 Mio. €</b>	<b>10,2 Mio. €</b>
Förderung (Ansatz PG und 1. Ergä. PG → 45 %)	ca.	2,3 Mio. €	3,0 Mio. €	
Förderung (lt. Bescheid ROB vom 07.12.2020 bewilligt → 40 %)	ca.			3,5 Mio. €
<b>Anteil Stadt Ingolstadt = Eigenmittel gesamt Projektgenehmigung 2014</b>	<b>ca.</b>	<b>5,4 Mio. €</b>		
<b>1. Ergänzende PG 2019 mit Prognose 2020</b>	<b>ca.</b>		<b>7,2 Mio. €</b>	
<b>2. Ergänzende PG 2023 mit Prognose 2025</b>	<b>ca.</b>			<b>10,2 Mio. €</b>

## 2. Kostenentwicklung:

Aufgrund des großen zeitlichen Abstandes zwischen der ursprünglichen Projektgenehmigung aus 2014 und der 1. Ergänzenden Projektgenehmigung aus 2019, sind die damals ermittelten Kosten bereits einmal angepasst worden. Dabei wurden die Projektkosten perspektivisch auf 2020 mittels eines geschätzten Baupreisindexes hochgerechnet. Da sich die bauliche Zeitschiene noch weiter ausgedehnt hat und sich eine weitere Erhöhung der Gesamtprojektkosten abzeichnet, ist eine zweite Ergänzung der Projektgenehmigung erforderlich, die dem Stadtrat mit der gegenständlichen Sitzungsvorlage zur Genehmigung vorgelegt wird. Leider haben die verschiedenen globalen Situationen (Corona, Ukraine Krieg, Inflation usw.) die Marktpreise seit 2020 außerordentlich steigen lassen, und zwar in einer größeren Dimension als zunächst angenommen wurde. Demzufolge haben

sich die veranschlagten Kosten insgesamt erneut erhöht. **Allerdings werden die Kosten, die durch die Stadt Ingolstadt zu tragen sind, durch die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes von 2020 im Gegenzug auch wesentlich reduziert.** Insgesamt ergibt sich eine effektive Erhöhung des städtischen Anteils von ca. 3,0 Mio. €. Von dem gesamten städtischen Anteil (ca. 10,2 Mio. €) sind mit Fertigstellung des 1. Bauabschnittes bereits ca. 75 % der Kosten, durch Realisierung der Vorabmaßnahmen, der bereits angefallenen und vergüteten Planungskosten und der derzeit laufenden Umsetzung des 1. Bauabschnittes zzgl. Baunebenkosten, bereits abgeflossen. Die als Vorabmaßnahme realisierte Straßenbrücke über den Au graben (BW 335) konnte sogar wirtschaftlicher als angenommen umgesetzt werden. Bei den noch bevorstehenden Arbeiten wird von einer moderaten Preissteigerung ausgegangen. Allein von 2018 bis zum zweiten Quartal 2023 haben sich die Baupreise laut Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) **nachweislich um ca. 50 % erhöht.** Bis zum angenommenen Ausschreibungszeitpunkt im Jahr 2025 wird ein Aufschlag für den Baupreisindex in Höhe von 5 % pro Jahr angenommen.

Die aufgezeigten Kostenerhöhungen wurden bereits bei der Deutschen Bahn und der Regierung von Oberbayern schriftlich angezeigt. Laut Rückmeldung beider Kostenträger wird unbedingt an der Umsetzung der Maßnahme festgehalten. Auch im Hinblick auf die zwingend erforderliche Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges und damit der Beseitigung des Sicherheitsrisikos für alle Verkehrsteilnehmer, hat die Maßnahme für die Stadt Ingolstadt eine besondere Bedeutung und Wichtigkeit.

Auszug aus der schriftlichen Stellungnahme der Deutschen Bahn (Schreiben vom 31.10.2023):

*„... Der Bahnübergang liegt dementsprechend unter besonderer Beobachtung des Eisenbahn-Betriebsleiters (EBL) der DB Netz AG, der den Projektfortschritt bis zur Beseitigung der Einschränkungen und der Bereinigung der Sicherheitssituation überwacht. Der Vollzug ist außerdem an das Bundesministerium für Verkehr zu melden, dass seinerseits die Beseitigung der Einschränkungen am BÜ ebenfalls überwacht. Die Maßnahme erlaubt daher aus Gründen der Sicherheit und Verbesserung der Verkehrsabwicklung keinerlei weiteren Verzögerungen, nachdem die Beseitigung ursprünglich bereits für 2024 angemeldet wurde.*

**Entsprechend wären die, mit einer weiter verzögerten Umsetzung verbundenen Pönalen (Strafzahlungen), dem Verursacher, hier der Stadt Ingolstadt, zuzuschreiben.**

*Für die Beseitigung des BÜ Nürnberger Straße wurde eine Kreuzungsvereinbarung (KrV) für eine Maßnahme nach § 3 EKrG abgeschlossen. Eine solche Maßnahme unterliegt nach § 4 Abs (2) des EKrG der Duldungspflicht durch die beiden Baulastträger Straße und Bahn. Diese erstreckt sich auch auf die Duldung der aus der Maßnahme resultierenden finanziellen Belastungen, z.B. der für den städtischen Haushalt.*

*Eine finanziell eingeschränkte Haushaltslage kann hierbei nicht dazu führen, die Maßnahme zu verschieben oder aufzugeben, da solchen Maßnahmen stets eine Erhöhung der Sicherheit zugrunde liegt und wirtschaftliche Gesichtspunkte dem Aspekt der Sicherheit nicht gleich- oder vorangestellt werden können.*

*Dies galt bereits vor der Novellierung des EKrG, als die Gemeinden als SBLT noch mit einem Drittel an den Kosten beteiligt waren. Dies gilt umso mehr heute, als jetzt alle kreuzungsbedingten Kosten durch den Bund, die Bahn und den Freistaat Bayern finanziert werden und die Stadt Ingolstadt keine Kostenanteile mehr an den kreuzungsbedingten Kosten zu tragen hat.*

*Bei den noch zu vergebenden Aufträgen in 2023ff. handelt es sich überwiegend um solche Kosten, die der Kostenmasse zuzuordnen sind und gemäß KrV zu den kreuzungsbedingten Kosten zählen, d.h. mit gesicherter Finanzierung (durch Bund, Bahn und Freistaat) ohne deren finanzielle Beteiligung durch die Stadt Ingolstadt ausgeschrieben und vergeben werden können (u.a. EÜ und SÜ jeweils mit Rampen und verkehrswirksamen Anschlüssen).*

*Hier hätten wir wenig Verständnis, wenn der Kreuzungspartner, die Stadt Ingolstadt, Ihnen in der KrV vereinbarten Aufgaben nicht nachkäme und diese Vergaben nicht termingerecht erledigt würden.*

*Im Interesse der Sicherheit, bitten wir daher im Stadtrat darauf hinzuwirken, dass die Baulose wie im aktuellen Terminplan vorgesehen weiter abgewickelt und die Vergaben noch in diesem Jahr eingeleitet werden.“*

Auszug aus der Stellungnahme der Regierung von Oberbayern (E-Mail vom 13.10.2023) als Verwalter der Bundes- und Landesmittel für das Projekt:

*„... wir sehen keine Veranlassung an der Genehmigung der erforderlichen Nachtragsvereinbarung durch das BMDV zu zweifeln. Einziger Ausschlussgrund könnten grob fahrlässige Planungsfehler sein die vom Verursacher zu tragen sind.*

*Mit der Genehmigung der Nachtragsvereinbarung durch den Bund sind auch die Mittel des Landes gesichert.*

***Bezüglich der Finanzierung durch Bund und Land besteht also kein Anlass die bauliche Umsetzung der Maßnahme einzustellen.***

***Wir weisen ferner darauf hin, dass bei einer endgültigen Aufgabe dieser Maßnahme die bereits ausgezahlten Mittel zurückgefordert werden müssten.“***

Wie den Stellungnahmen zu entnehmen ist, hat die Stadt Ingolstadt nach §§ 11 – 14 EkrG eine unabdingbare Mitwirkungs- und hoheitliche Sicherungspflicht, die einen Rücktritt aus der bestehenden Kreuzungsvereinbarung aufgrund einer eingeschränkten Haushaltslage unzulässig macht. Des Weiteren wird seitens der Regierung von Oberbayern darauf hingewiesen, dass bereits ausbezahlte Fördermittel unter Hinzurechnung von Verzinsung zurückzuzahlen wären.

Von Seiten der Kreuzungsbeteiligten Deutsche Bahn sowie Bund und Freistaat Bayern, vertreten durch die Regierung von Oberbayern wird demzufolge festgestellt, dass auch unter der aktualisierten Kostensituation und der aufgezeigten Kostenteilung am Gemeinschaftsprojekt auch festgehalten wird.