

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0385/14</b> öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Tiefbauamt
	Kostenstelle (UA)	6302
	Amtsleiter/in	Herr Walter Hoferer
	Telefon	3 05-23 40
	Telefax	3 05-23 42
E-Mail	tiefbauamt@ingolstadt.de	
Datum	27.10.2014	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungsergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung	18.11.2014	Vorberatung	
Stadtrat	03.12.2014	Entscheidung	

### Beratungsgegenstand

Projekt "Ausbau Ostumgehung Etting"

hier: Prüfungsantrag der SPD Fraktion aus der Sitzung vom 10.04.2014; Technische und wirtschaftliche Untersuchung der Dreistreifigkeit mit einer Wechselspur auf der Strecke von der Einmündung „Schneller Weg„ bis zum Knotenpunkt mit der Nordumgehung Gaimersheim

(Referent: Herr Bürgermeister Wittmann)

### Antrag:

1. Das Ergebnis der Verkehrstechnischen Untersuchung vom Büro Gevas, welche gemäß dem Antrag der SPD Fraktion vom 10.04.2014 im Hinblick auf eine mögliche Dreispurigkeit im Streckenabschnitt von der Einmündung des „Schnellen Wegs“ bis zum Knotenpunkt mit der Nordumgehung Gaimersheim veranlasst wurde, wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Ergebnis der bautechnischen Untersuchung durch die Planungsgemeinschaft Schüßler/ZERNA zum Erhalt der beiden Brückenbauwerke SBR Lentinger und SBR IN 6 wird zur Kenntnis genommen.
3. Aufgrund der Ergebnisse o.g. Untersuchungen sowie der daraus resultierenden Empfehlung der Verwaltung wird hiermit die Fortführung der Planung als „Vierspuriger Ausbau“ beschlossen.

gez.  
Albert Wittmann  
Bürgermeister

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Entstehen Kosten:**             ja                     nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:  <input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<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.		

**Kurzvortrag:**

In der Sitzung am 10.04.2013 erteilte der Stadtrat den Grundsatzbeschluss zur Ertüchtigung der Ostumgehung Etting auf Basis der durch die AUDI AG finanzierten Voruntersuchungen und der daraus entwickelten und vorgelegten Planungsüberlegungen. Die bereits in der o.g. Sitzung vorgeschlagene Möglichkeit eines durchgehend vierspurigen Ausbaus des bestehenden Straßenzuges (IN5, IN20, IN19), zwischen dem Knotenpunkt Ettinger Straße / Dr.-Ludwig-Kraus-Straße und dem Knotenpunkt OU Etting (E118 (Nordumfahrung Gaimersheim), wurde von der Verwaltung in Zusammenarbeit mit der AUDI AG daraufhin weiter untersucht und planerisch vorangetrieben.

Nach dem Ergebnis der ersten bautechnischen Voruntersuchungen, welche im Auftrag der Audi AG durchgeführt wurden, hätten die beiden Brückenbauwerke „SBR Lentinger Weg“ und „SBR IN 6“ bei Annahme eines vierspurigen Ausbaus der Ostumgehung Etting abgerissen und neu gebaut werden müssen. Dies wäre ein enormer wirtschaftlicher und zeitlicher Aufwand gewesen. Aus diesem Grund wurde die im Rahmen des VOF Verfahrens ausgewählte Planungsgemeinschaft von der Verwaltung nochmals beauftragt insbesondere diese beiden großen Bauwerke nach Übernahme der Planungsunterlagen von Audi auf ihre Erhaltung hin zu überprüfen.

Unabhängig von dieser verwaltungsinternen planerischen „Zweitprüfung“ stellte die SPD-Fraktion in der Sitzung des Stadtrates vom 10.04.2014 den Antrag ergänzend zur laufenden Planung untersuchen zu lassen, inwieweit es möglich ist die Strecke von der Einmündung des „Schnellen Wegs“ bis zum Knotenpunkt mit der Nordumgehung Gaimersheim nur dreistreifig mit einer ampelgerechten Wechselspur auszustatten. Hintergrund dieses Antrages war ebenfalls die Vermeidung des Abbruchs und Ersatzneubaus der beiden erst in den Jahren 1996 und 1998 hergestellten Brückenbauwerke.

### **Bautechnische Überprüfung:**

Bei der bautechnischen Überprüfung der Straßenplanung kam das Planungsbüro zu dem Ergebnis, dass ein Abriss und Neubau der bestehenden Straßenbrücken „Lentinger Weg“ und „IN 6“ vermieden werden kann, wenn der Durchfahrtsquerschnitt bei Annahme eines vierspurigen Ausbaus der OU Etting und Ansatz der Mindestmaße optimal ausgenutzt wird.

Das bedeutet im Einzelnen:

Bei der favorisierten Variante zur SBR „Lentinger Weg“ wird die geplante Straße in vorhandener Linienführung durch den bestehenden Brückenquerschnitt durchgeführt. Der Wirtschafts- und Radweg wird in diesem Bereich von der Straße abgerückt und in einer gesonderten Unterführung unter dem „Lentinger Weg“ durchgeleitet. Trotz der erforderlichen Herstellung einer neuen Unterführung für den Wirtschafts- und Radweg ist diese Variante wesentlich wirtschaftlicher als der Abbruch und der Neubau des vorhandenen Bauwerks. Hierdurch ergeben sich wesentliche Kosteneinsparungen.

Bei der SBR „IN 6“ reicht die vorhandene lichte Weite des bestehenden Brückenbauwerks aus, um sowohl die geplante Straße als auch den Wirtschafts- und Radweg gemeinsam in enger Bündelung unter Ausnutzung der Mindestwerte durch den vorhandenen Brückenquerschnitt durchzuführen.

Insgesamt ist damit aus bautechnischer Sicht der ursprünglich angenommene Ersatzneubau beider Bauwerke nicht erforderlich.

### **Verkehrstechnische Untersuchung:**

Des Weiteren wurde das Büro Gevas von der Verwaltung beauftragt für den Nordabschnitt die Variante Dreistreifigkeit gemäß dem Antrag der SPD vom 10.04.2014 aus verkehrstechnischer Sicht auf ihre Machbarkeit zu überprüfen. Darüber hinaus wurden alle bei Annahme einer Dreistreifigkeit theoretisch möglichen Varianten in die Untersuchung aufgenommen. Es wurde deren Leistungsfähigkeit berechnet und zusammenfassend unter Einbeziehung der Verkehrssicherheit entsprechend beurteilt.

Folgende Planfälle wurden demzufolge in der Verkehrstechnischen Untersuchung modelliert und gegenübergestellt:

- Planfall A.1: durchgehend 2 Fahrstreifen je Richtung = „Vierstreifigkeit“ (bisherige Planungsgrundlage),
- Planfall A.2: durchgehend 1 Fahrstreifen je Richtung = „Zweistreifigkeit“ (wie im Bestand),
- Planfall B.1: durchgehend 2 Fahrstreifen in Richtung Norden, 1 Fahrstreifen in Richtung Süden = „Dreistreifigkeit“
- Planfall B.2: durchgehend 1 Fahrstreifen in Richtung Norden, 2 Fahrstreifen in Richtung

Süden = „Dreistreifigkeit“

- Planfall C.1: alternierende 2 Fahrstreifen, auf der Hälfte der Länge geteilt: halbe Strecke aus Norden kommend 2-streifig und halbe Strecke aus Süden kommend 2-streifig = „Dreistreifigkeit“
- Planfall C.2: alternierende 2 Fahrstreifen, auf der Hälfte der Länge geteilt: halbe Strecke aus Norden kommend 1-streifig und halbe Strecke aus Süden kommend 1-streifig = „Dreistreifigkeit“
- Planfall D.1: 3-streifiger Ausbau Richtungswechselbetrieb Mittelstreifen mit dynamischer Fahrstreifenzuweisung = „Dreistreifigkeit“ (**Prüfantrag SPD**)

Ergebnis aus der VU:

- **Planfall A.1:** Ist hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der verkehrlichen Wechselwirkungen die **Vorzugslösung**. Durch die hohe Kapazität des durchgehend vierstreifigen Querschnitts kann der Verkehr auf der leistungsfähigen OUE gebündelt und die umliegenden Ortsdurchfahrten können entlastet werden.
- Planfall A.2: Sollte nicht weiter verfolgt werden, da an der LSA N11 (Einmündung Schneller Weg) die Leistungsfähigkeit mit einer zweispurigen Lösung nicht aufrechterhalten werden kann.
- Planfall B.1 und B.2: Hier werden aus Kapazitätsgründen ebenfalls deutliche Verkehrsmengen auf das umliegende Netz verlagert. Neben den zu erwartenden Problemen in der Leistungsfähigkeit an der LSA N6 (Einmündung Kipfenberger Straße), welche bereits im Planfall A.1 zeitweise nahezu ausgelastet ist, ergeben sich auch negative Wirkungen für die Ortsdurchfahrt in Etting.
- Planfall C.1 und C.2: Es ergeben sich für die Nachmittagsspitzenstunde Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit im Bereich der freien Strecke in Richtung Norden. Für die Variante C.2 wäre darüber hinaus eine erhebliche Verflechtungslänge im Bereich der Ausfahrt LSA N11 (Einmündung Schneller Weg) in Richtung Osten zu berücksichtigen.
- Die Variante D.1: Wäre hinsichtlich der Leistungsfähigkeit positiv zu bewerten, sofern eine gesicherte dynamische Überleitung vom 4-streifigen Querschnitt auf den 3-streifigen Querschnitt umgesetzt werden kann. Allerdings sind solche Lösungen hinsichtlich der Umsetzbarkeit umstritten und wären derzeit mit erheblichem technischem und personellem Aufwand verbunden. Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeiten im Außerortsbereich und der schwierigen Absicherung im Zweirichtungsbetrieb mit Gegenverkehr, sowohl im Betrieb, bei Wechsel des Verkehrszustandes oder im Falle eines Ausfalls der technischen Einrichtung, ergeben sich erhebliche Unsicherheitsfaktoren in der Einsetzbarkeit und in der Verkehrssicherheit (siehe Anlage 1 – Auszug aus Verkehrsgutachten Büro Gevas).

Aus dem Variantenvergleich geht die Variante A.1, welche mit dem 4-spuriger Ausbau dem untersuchten Planfall entspricht, hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der verkehrlichen Wechselwirkungen als Vorzugsvariante hervor. Durch die hohe Kapazität des durchgehend vierstreifigen Querschnitts kann der Verkehr auf der leistungsfähigen Ostumgehung Etting gebündelt werden, wodurch die umliegenden Ortsdurchfahrten eine Entlastung erfahren.

### **Empfehlung der Verwaltung:**

Aufgrund der o.g. Ergebnisse aus der nochmaligen bautechnischen Überprüfung sowie aus der verkehrstechnischen Untersuchung wird von der Verwaltung zur Fortführung der Planung der

vierspürige Ausbau der bestehenden Ostumgehung gemäß dem bisherigen Planungsansatz empfohlen.

