



VORHABENBEZOGENER BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLAN Nr. 109 N "Hauptbahnhof"



BEGRÜNDUNG

STAND: SEPTEMBER 2021
ENTWURFSGENEHMIGUNG

BEGRÜNDUNG

VORHABENBEZOGENER BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLAN Nr. 109 N “Hauptbahnhof“

TEIL I PLANBEGRÜNDUNG

20.09.2021

PLANBEGRÜNDUNG

VORHABENBEZOGENER BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLAN NR. 109 N – “Hauptbahnhof“

1	Anlass der Planung und Art des Vorhabens	3
2	Planungsrechtliche Voraussetzungen und Verfahrensart	4
3	Lage, Größe und Beschaffenheit des Baugebiets	5
3.1	Räumlicher Geltungsbereich	5
3.2	Lage/ Bestand	6
3.3	Umgebung/ Stadt- und Landschaftsbild	6
3.4	Beschaffenheit/ Baugrund	7
4	Planungskonzept	8
4.1	Städtebauliche Ziele und Planerische Leitgedanken	8
4.2	Grünordnung	9
5	Erschließung	9
5.1	Straßen und Wege	9
5.2	Öffentlicher Nahverkehr	9
5.3	Motorisierter Individualverkehr/ Stellplätze	10
5.4	Ver- und Entsorgung	10
6	Planinhalt und Festsetzungen	11
6.1	Bauplanungsrechtliche Festsetzungen	11
6.2	Bauordnungsrechtliche Festsetzungen	16
7	Entwässerung	19
8	Immissionen/ Emissionen	20
8.1	Schallschutz	20
8.2	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	21
8.3	Elektromagnetische Verträglichkeit	21

9 Brandschutz	21
10 Windkomfort	22
11 Altlasten und Kampfmittel	23
12 Artenschutz	23
13 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	24
14 Denkmalpflege / Stadtbildverträglichkeit	24
15 Auswirkungen der Planung	25
16 Kosten	26

1 Anlass der Planung und Art des Vorhabens

Dem Hauptbahnhof und seinem Umfeld kommt innerhalb der Stadtstruktur eine besondere Bedeutung zu, sowohl als wichtiger Knotenpunkt im Regional- und Fernverkehr der Bahn als auch als Baustein der Versorgungsinfrastruktur für die angrenzenden südlichen Stadtbereiche.

Im Juni 2018 wurden aufgrund der städtebaulichen und funktionalen Bedeutung des Gebiets Strukturüberlegungen zum Hauptbahnhof und dessen Umfeld vorgestellt und vom Stadtrat am 26.07.2018 zur Kenntnis genommen und inhaltlich bestätigt. Der Ausbau der vorhandenen Strukturen zu einem Stadtteilzentrum für den Süden Ingolstadts wurde dabei als wesentliche Zielsetzung formuliert.

Dem Grundstück des Bahnhofs kommt bei der angestrebten Entwicklung eine Schlüsselrolle zu. Städtebauliche Rahmenvorgabe für diesen Teilbereich ist die Planung eines Hochpunktes, welcher die Lage und Bedeutung des Ingolstädter Hauptbahnhofs akzentuiert.

Herr Ferdinand Fäth beabsichtigt nun, in Kooperation mit der DB Station&Service AG das Bahnhofsgrundstück im Einklang mit den durch die Stadt formulierten städtebaulichen Zielen neu zu entwickeln. Dazu wurde zwischen der Bau- und Immobilienverwaltung Fäth und der DB Station und Service AG bereits im Februar 2019 eine vertragliche „Vereinbarung zur Überlassung des Baugrundstücks für den beabsichtigten Neubau auf dem Areal des Empfangsgebäudes Ingolstadt Hbf“ geschlossen. Diese Absichtserklärung wird bis zum Ende des Verfahrens durch ein ergänzendes Vertragswerk zwischen der DB Station und Service AG, der DB Netz AG und der Bau- und Immobilienverwaltung Fäth hinsichtlich der Verfügungsberechtigung über das Vorhabengrundstück weiter konkretisiert.

Mit Schreiben vom 05.04.2019 wurde von Herrn Ferdinand Fäth ein Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit Grünordnung gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) gestellt.

Anstelle des bestehenden Bahnhofsgebäudes soll ein Neubau errichtet werden. Dieses kann zusätzlich zu den Bahnhofsfunktionen noch weitere Nutzungen aufnehmen, welche die infrastrukturelle Funktion des Ortes für die umliegenden Stadtbereiche weiter unterstützen. Das geplante Mehrzweckgebäude besteht aus einem zweigeschossigen Sockelbau sowie einem darauf aufgesetzten Hochhausturm. Die beiden Sockelgeschosse nehmen die notwendigen bahnbetriebsbezogenen Nutzungen (neben Reisebedarf auch Verwaltungs- und Sozialräume der DB Station&Service AG und Räume der Bundespolizei) sowie diverse Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote auf. Im Hochhaus können auf weiteren 15 Geschossen privatwirtschaftlich oder behördlich genutzte Büroeinheiten untergebracht werden. Insbesondere ist dort die Einrichtung des 5. Rathauses der Stadt Ingolstadt vorgesehen. Im Untergeschoss wird eine Befehlsstelle zum Zwecke der zivilen Verteidigung erhalten.

Um eine qualitätsvolle Bebauung zu sichern, wurde vom Bauherrn ein Fassadenwettbewerb unter Einbeziehung der Stadt Ingolstadt durchgeführt. Aus dem Wettbewerb ging der Entwurf von Prof. Nagler aus München mit einer Klinkerfassade und umlaufenden Fensterbändern als Siegerentwurf hervor.

2 Planungsrechtliche Voraussetzungen und Verfahrensart

Das Planungsgebiet liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils, jedoch nicht im Geltungsbereich eines bestehenden Bebauungsplans. Es wäre daher planungsrechtlich derzeit als unbeplanter Innenbereich nach § 34 zu beurteilen.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Ingolstadt weist den Großteil des Planungsgebiets als Fläche für Bahnanlagen aus. Ein Teilabschnitt der Elisabethstraße ist als Verkehrsfläche dargestellt. Die Nutzung des Planungsgebiets für Bahnbetriebszwecke bleibt bei Realisierung des Vorhabens weiterhin gegeben und auch die Widmung als Bahnflächen bleibt weiterhin bestehen. Eine Anpassung des Flächennutzungsplans ist daher nicht erforderlich.

Sanierungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt im 1993 ausgewiesenen Sanierungsgebiet Prinzenviertel. Sanierungsziele sind die Verbesserung der Gesamtstruktur des Stadtteils, der Wohnungsbedingungen, des Wohnumfeldes, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und die Verbesserung der vorhandenen öffentlichen und privaten Freiflächen.

Die Sanierung wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt, d.h. es sind nach Abschluss der Sanierung keine Ausgleichsbeträge zu erwarten. Nach § 3 der Satzung finden die Genehmigungspflichten des § 144 BauGB Anwendung. Da das Förderprogramm bereits abgelaufen ist, sind zudem keine Fördermittel mehr zu erwarten.

Verfahrensart

Verfahren nach § 13 a BauGB

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird im Wege eines Bebauungsplanes der Innenentwicklung nach §13 a BauGB durchgeführt.

Im beschleunigten Verfahren gem. § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ist eine Wiedernutzbarmachung oder Nachverdichtung von Flächen grundsätzlich möglich, wenn die festzusetzende zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) weniger als 20.000 m² beträgt. Die maximal zulässige Grundfläche des Vorhabens liegt mit ca. 2.500 m² deutlich unterhalb des Grenzwertes gem. § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB.

Im Planungsgebiet sind nach Vorprüfung des Einzelfalls gem. Anlage 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) keine Nutzungen zulässig, die einer UVP-Pflicht nach § 2 Abs. 2 Satz 1 UVPG Anlage 1 unterliegen. Des Weiteren werden durch das Vorhaben keine Gebiete nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB (Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH) und der Europäischen Vogelschutzgebiete) beeinträchtigt. Weitere Anhaltspunkte für Beeinträchtigungen, auch nach § 50 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), liegen nicht vor.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden die Verfahren gem. § 3 und § 4 BauGB vollständig durchgeführt. Von der Möglichkeit der Beschleunigung des Verfahrens wird nicht Gebrauch gemacht.

Verfahren nach § 12 BauGB

Für den geplanten Bahnhofsneubau wird ein Vorhaben- und Erschließungsplan nach § 12 BauGB erstellt. Mit dem Vorhabenträger Herrn Ferdinand Fäth wird bis zum Satzungsbeschluss nach § 12 Abs.1 BauGB ein Durchführungsvertrag geschlossen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Die für das geplante Mehrzweckgebäude vorgesehenen Flächen werden ebenso wie die für das bestehende Empfangsgebäude genutzten Flächen Bahnbetriebsgelände darstellen. Weil diese Flächen künftig sowohl bahnbetriebs- als auch bahnbetriebsfremden Zwecken dienen werden, steht die Nutzung zu Bahnbetriebszwecken der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplans nicht entgegen. Dies wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 3.12.2018 bestätigt. Allerdings ist zur Realisierung des Vorhabens eine Plangenehmigung oder ein Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich. Bahnbetriebsfremde Nutzungen werden, soweit sie sich nicht auf die Sicherheit (insbesondere: Standsicherheit und Brandschutz) des geplanten Mehrzweckgebäudes auswirken, durch die Stadt Ingolstadt als Bauaufsichtsbehörde genehmigt.

Nach § 12 Abs. 4 werden einzelne Flächen außerhalb des Vorhaben- und Erschließungsplanes in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen, die für die Erschließung des Vorhabens relevant sind. Dies gilt insbesondere für den direkt anschließenden Straßenraum mit seinem komplexen Funktionsspektrum. Es soll sichergestellt werden, dass auch der Übergang zu den öffentlichen Bereichen des Bahnhofsvorfeldes im Rahmen der Planung mitberücksichtigt werden kann. Dies betrifft zum Beispiel den Anschluss an die bestehende Überdachung des Busbahnhofs, die Anlieferzone, die Zufahrt in Richtung auf den Hausbahnsteig, die Anordnung von Kurzzeitparkmöglichkeiten und barrierefreien Stellplätzen sowie die Baumneupflanzungen.

Der Umgriff des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist dementsprechend größer als der Umgriff des Vorhaben- und Erschließungsplanes.

Eigentums- und Widmungsverhältnisse

Die Flurstücke 5325/194, 5325/196 (noch zu vermessen) und 5325/14 befinden sich im Eigentum der DB Station&Service AG sowie der DB Netz AG und bilden Bahnbetriebsgelände. Die Flurstücke 5325/12 und 5325/136 befinden sich im Eigentum der Stadt Ingolstadt und sind als Verkehrsflächen gewidmet. Auf der Flurst. 5325/12 befindet sich teilweise der Busbahnhof. Das Nutzungsrecht ist auf die INVG übertragen, die den Busbahnhof betreibt.

3 Lage, Größe und Beschaffenheit des Baugebiets

3.1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit einer Gesamtfläche von ca. 3.835 m² umfasst folgende Flurstücke der Gemarkung Ingolstadt:

5325/12 (Teilfläche), 5325/14 (Teilfläche), 5325/136 (Teilfläche), 5325/194 und 5325/196. Darin enthalten sind der Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes mit einer Gesamtfläche von 3.020 m² sowie zusätzliche Teilflächen der Flurstücke 5325/12 und 5325/136 der Gemarkung Ingolstadt.

3.2 Lage/ Bestand

Das Planungsgebiet wird westlich von der Bahnhofsstraße und der Elisabethstraße begrenzt. Dabei erfasst der Geltungsbereich einen Teilbereich der Bahnhofstraße.

Innerhalb des Geltungsbereichs befindet sich das bestehende zwei- bis dreigeschossige Empfangsgebäude mit Schalterhalle, Reisezentrum, kleineren Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen, Verwaltungsräumen der DB Station&Service AG, Sozialräumen der DB Regio AG sowie dem Bundespolizeirevier. Außerdem liegen innerhalb des Umgriffs Teile der Überdachung des Busbahnhofs. Diese werden im Zuge der Neubebauung zurückgebaut.

Vor den Seitenflügeln des bestehenden Empfangsgebäudes ist jeweils eine Platanenreihe gepflanzt. Davon befinden sich insgesamt zwölf Bäume innerhalb des Planungsgebiets. Die Platanen haben einen Stammumfang von ca. 65 cm und fallen damit nicht unter die Baumschutzverordnung der Stadt Ingolstadt.

Im Planungsgebiet selbst befinden sich keine kartierten Biotope. Im Umfeld des Planungsgebiets sind durch die Biotopkartierung Bayern folgende Strukturen erfasst:

- Kleinere Grünfläche gegenüber Hauptbahnhof: Bestand aus größeren Linden und Birken, in lockerer Reihe gepflanzt.
- Einzelbaum: große Platane am Busbahnhof nördlich Hauptbahnhof
- Teil einer Baumreihe entlang Bahnhofsstraße nördlich Hauptbahnhof: 3 große Rosskastanien
- Wärmeliebende Ruderalflur auf einer Rohbodenfläche zwischen den Gleiskörpern

Schutzgebiete nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz sind in der Umgebung des Planungsgebiets nicht vorhanden.

3.3 Umgebung/ Stadt- und Landschaftsbild

Im Osten des Planungsgebiets grenzen die Bahnsteig- und Gleisanlagen des Hauptbahnhofs Ingolstadt an. Nördlich angrenzend befindet sich das Intercity-Hotel Ingolstadt, im Süden das Parkhaus West Elisabethstr. 3. Nordwestlich des Bahnhofsvorbereichs liegt der Busbahnhof. Dieser ist mit einer Dachkonstruktion überbaut, die sich über die Bahnhofstraße bis zur Fassade des bestehenden Empfangsgebäudes erstreckt.

Großräumlich betrachtet liegt der Hauptbahnhof in der Mitte des südlichen Teils der Stadt. Östlich des Planungsgebiets verlaufen in Nord-Süd-Richtung die Gleisanlagen. Diese haben im Bereich des Bahnhofs-Betriebsgeländes eine Breite von ca. 160 m und wirken städtebaulich als deutlich wahrnehmbare Schneise im südlichen Stadtgebiet. Östlich der Gleisanlagen schließen ein Industrie- und Gewerbepark sowie die Sportanlagen des ESV Ingolstadt-Ringsee an. Hier liegt auch das Parkhaus Ost an der Martin-Hemm-Straße 8. Dieses ist durch eine Personenunterführung (PU) an das Vorhabengebiet angebunden.

Im Westen befinden sich überwiegend dreigeschossige Blockrandbebauungen mit gemischter Nutzungsstruktur aus Wohnen und Gewerbe, unmittelbar westlich an der Bahnhofstraße

liegt das Postareal. Im Anschluss daran bilden die Münchner Straße und die Straße Am Pulverl einen Schwerpunkt des Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebots in der Umgebung.

Weiter im Norden liegt ein die Gleisanlagen begleitender Grünzug, der im Norden und Süden durch zwei Kirchenbauwerke (St. Markus, St. Anton) eingefasst wird.

Im weiteren Umgriff dieser an den Korridor der Bahnlinie angelagerten Nutzungen schließen sich großflächige Wohngebiete mit überwiegender Einzelhausbebauung an.

3.4 Beschaffenheit/ Baugrund

Der südwestliche Teil des Planungsgebiets ist durch eine bestehende Befehlsstelle unterbaut, die bei Umsetzung des Vorhabens erhalten wird. Zur Ermittlung der bodenmechanischen und hydrologischen Grundlagen im Bereich des geplanten Vorhabens wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt.

Unterhalb der bestehenden Gebäude und Freiflächen wurden oberflächennah inhomogene Auffüllungen mit größtenteils geringer Standfestigkeit vorgefunden, darunter Decklagen aus schluffigen bis sandigen Tonen, Sand-Schluff-Gemischen und schluffigen bzw. sandigen Kiesen, die aufgrund geringer Tragfähigkeit und Wasserdurchlässigkeit ebenfalls nur bedingt zur Gründung von Bauwerken geeignet sind.

Die darunterliegenden quartären und tertiären Schichten haben dagegen weitgehend gute erdstatische Eigenschaften. Aus diesem Grunde empfiehlt das Gutachten - insbesondere für das Hochhaus - eine Tiefgründung mit Bohrpfählen in den tragfähigen tertiären Schichten.

Grundwasser

Der höchste gemessene Grundwasserstand der nahegelegenen Grundwassermessstelle 377 lag bei 363,64 m NN, der mittlere Grundwasserstand liegt bei 362,96 m NN. Der Schwankungsbereich ist mit ca. 1,2 m gering. Infolge von langanhaltenden Niederschlägen könnte sich jedoch insbesondere oberhalb und innerhalb der gering wasserdurchlässigen Decklage auch Schichtenwasser oberhalb des Grundwasserspiegels bilden. Die Bodenplatte des geplanten Mehrzweckgebäudes liegt voraussichtlich oberhalb des höchsten Grundwasserstands, die für die Gründung erforderlichen Bohrpfähle binden jedoch in grundwasserführende Schichten ein.

4 Planungskonzept

4.1 Städtebauliche Ziele und planerische Leitgedanken

Aus historischen Gründen wurde im 18. Jahrhundert der Ingolstädter Bahnhof als „Centralbahnhof“ außerhalb der Kernstadt positioniert. Diese Besonderheit im Ingolstädter Stadtgebiet soll daher durch die Erstellung einer städtebaulichen Dominanten hervorgehoben und markant ausgestaltet werden. Städtebaulicher Leitgedanke des Konzeptes ist die Schaffung eines Hochpunktes zur Akzentuierung des Hauptbahnhofs als wichtiger Knotenpunkt im städtischen und überregionalen Verkehrssystem sowie als Bestandteil eines zentralen Nahversorgungsschwerpunkts für den Süden der Stadt. Mit der Hauptnutzung des Hochpunktes durch das geplante 5. Rathaus können im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung an einem verkehrlich und infrastrukturell integrierten und erschlossenen Standort konzentrierte und gut erreichbare Arbeitsmöglichkeiten geschaffen werden.

Die Planungsziele im Einzelnen sind:

- Schaffung eines städtebaulichen Hochpunktes
- Erhöhung der Attraktivität des Hauptbahnhofs als Abfahrts- und Ankunftsort mit einem vielfältigen (reisebezogenen) Nutzungsangebot
- Förderung der Nutzung von Bahn und öffentlichem Nahverkehr im Sinne einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung
- Infrastrukturelle Stärkung des südlichen Stadtteils Bezirk XII Münchener Straße
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Integration der Räumlichkeiten des neuen 5. Rathauses der Stadt Ingolstadt an einem nahverkehrlich sehr gut erschlossenen Standort

Die Lage des Hauptbahnhofs außerhalb der historischen Kernstadt ermöglicht die Interpretation des neuen Mehrzweckgebäudes als städtebaulich markant gestaltetes Eingangstor zur Stadt. Das Bauwerk gliedert sich in zwei Hauptteile, einen langgestreckten zweigeschossigen Sockelbereich und das darüber sitzende Hochhaus. Der Sockelbereich liegt gegenüber dem Niveau der Bahnhofstraße um ca. 1 m höher auf der Ebene der Bahnsteige und wird mittels einer zentralen Treppenanlage mit zwei angegliederten seitlichen Rampen erschlossen. Der Eingangsbereich der über die beiden Sockelgeschosse reichenden Bahnhofshalle, liegt mittig in der Achse der Bahnhofstraße. Der Hochhausturm sitzt leicht versetzt zu dieser Achse. Er bildet somit den gewünschten städtebaulichen Hochpunkt, ohne die Betonung von der zentralen Hauptfunktion „Hauptbahnhof“ des Gebäudes zu nehmen.

In dem Erdgeschoss des geplanten Mehrzweckgebäudes werden neben Nutzungen für Bahnbetriebszwecke (Empfangshalle, Reisezentrum, Informationsschalter, etc.) noch gastronomische Einrichtungen sowie Einzelhandelsflächen für die Nahversorgung und der Reisenden untergebracht. Im 1. Obergeschoss befinden sich weitere Verwaltungsräume für den Bahnbetrieb und bundeshoheitliche Aufgaben. Das geplante Mehrzweckgebäude wird komplett unterkellert. Im Keller befinden sich die Technikbereiche, Lager und Entsorgungsräume sowie die bestehende Befehlsstelle.

Der Hochhausturm beginnt mit dem 2. Obergeschoss, hier befindet sich der Übergangsbereich zum Sockel mit den Zugangsmöglichkeiten zum begrünten Flachdach.

Das 2.- 16. Obergeschoss bilden die Hochhausregelgeschosse mit Büro- und Verwaltungsnutzung, welche weitgehend durch die Räumlichkeiten des 5. Rathauses der Stadt Ingolstadt in Anspruch genommen werden sollen.

4.2 Grünordnung

Da das geplante Gebäude annähernd den gesamten Geltungsbereich ausfüllt, werden grünordnerische Maßnahmen vor allem am Gebäude selbst umgesetzt. Um das Fehlen ebenerdiger Freiflächen auszugleichen, wird insbesondere das Dach des zweigeschossigen Sockelbaus als begrünter Aufenthalts- und Erholungsbereich für die Nutzer der darüberliegenden Büro- und Hotelgeschosse ausgestaltet.

Der Verlust der klimatischen und ökologischen Funktion des Baumbestands soll auf dem Vorhabengrundstück über eine entsprechend diverse und hochwertige Bepflanzung der Dachflächen ausgeglichen werden.

5 Erschließung

5.1 Straßen und Wege

Über die Bahnhofstraße und die Elisabethstraße ist der Hauptbahnhof bereits an das örtliche und überörtliche Straßennetz (B13 Münchner Straße) angeschlossen. Die Bahnhofstraße ist Richtung Norden als Einbahnstraße ausgewiesen. Richtung Süden ist diese für den Busverkehr sowie den Radverkehr freigegeben. Im direkten Umfeld des Bahnhofes und des Busbahnhofes besteht in der Bahnhof- sowie in der Elisabethstraße eine Tempo 20 Zone.

Für Radfahrer ist das Planungsgebiet von Westen und Norden über die Bahnhofstraße sowie von Süden über die Elisabethstraße zu erreichen.

Zusätzlich können aus Richtung Osten die Gleisanlagen durch eine bestehende Fußgängerunterführung gequert werden.

5.2 Öffentlicher Nahverkehr

Ingolstadt Hauptbahnhof ist an den Strecken 5382 (Ingolstadt – Augsburg), 5501 (Ingolstadt – Treuchtlingen) und 5851 (Regensburg – Neuoffingen) der DB Netz AG gelegen und integraler Taktknoten für den Personenfernverkehr und den Nahverkehr. Daneben ist er ein wichtiger Knotenpunkt des städtischen Busliniennetzes der INVG. Es verkehren dort die Buslinien 10, 11, 15, 16, 30, 51, 52, 53, 58, 60, 9112, 9223 und S2 sowie diverse Nachtlinien. Damit bildet der Hauptbahnhof einen zentralen Punkt des städtischen Liniennetzes. Hier werden die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination zu einem netzweiten, vertakteten Angebotssystem verknüpft. Viele Linien des südwestlichen Stadtgebiets und des südlichen Umlands laufen hier zusammen.

5.3 Motorisierter Individualverkehr/ Stellplätze

Im Bestand werden derzeit Reisenden und Pendlern Parkplätze im Parkhaus West in der Elisabethstraße und im Parkhaus Ost in der Martin-Hemm-Straße zur Verfügung gestellt. Um den zusätzlichen Bring- und Holverkehr abwickeln zu können, befinden sich Stellplätze für Kurzparker im direkten Umfeld des Hauptbahnhofes, sowohl innerhalb des öffentlichen Straßenraumes als auch auf weiteren dafür ausgewiesenen Flächen.

Die Neuplanung des Mehrzweckgebäudes löst neben den bereits bestehenden Bedarfen zusätzlichen Stellplatzbedarf aus.

Auf dem Vorhabengrundstück selbst ist aufgrund der Kellernutzungen bzw. der Notwendigkeit des Erhalts der bestehenden Befehlsstelle keine Tiefgarage möglich. Der zusätzliche Stellplatzbedarf muss daher in der näheren Umgebung untergebracht werden. Nach einer Erhebung des Betreibers der Parkhäuser West und Ost lagen die Auslastungszahlen im Jahre 2017 im Parkhaus West in der Spitze bei ca. 93%, im Parkhaus Ost in der Spitze bei ca. 31%.

Im April 2021 wurde von WTM Engineers München GmbH eine Machbarkeitsuntersuchung zur Aufstockung des Parkhauses West erstellt. Aus statisch-konstruktiver Sicht ist diese grundsätzlich möglich. In der geplanten Aufstockung des Parkhauses West können 91 neue Stellplätze entstehen. Unter Zugrundelegung der Auslastungszahlen der bestehenden Parkhäuser sowie durch die Aufstockung eines weiteren Parkhausgeschosses kann die durch den Neubau des Hauptbahnhofes erforderliche Anzahl an zusätzlichen Stellplätzen untergebracht werden. Im Durchführungsvertrag mit dem Investor werden entsprechende vertragliche Vereinbarungen geschlossen.

5.4 Ver- und Entsorgung

Die für das Vorhaben erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen (Kanalisation, Trinkwasser, Strom) sind weitgehend bereits im Bestand vorhanden und können entsprechend genutzt werden. Die Leitungen befinden sich in den öffentlichen Erschließungsstraßen. Die Anlagen zu der Sammlung und der Lagerung von Abfällen befinden sich im Kellergeschoss.

Wasserversorgung

Die Versorgung mit Trinkwasser wird durch die Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR sichergestellt.

Schmutzwasserbeseitigung

Die Ableitung des Schmutzwassers im Plangebiet erfolgt über das städtische Kanalnetz.

Energie

Der Stromanschluss kann über eine bestehende Trafostelle im benachbarten Parkhaus West gewährleistet werden.

6 Planinhalt und Festsetzungen

6.1 Bauplanungsrechtliche Festsetzungen

Art der baulichen Nutzung

Bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB, wie hier vorliegend, kann bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben von den Festsetzungen nach § 9 BauGB und der aufgrund von § 9a BauGB erlassenen Verordnung abgewichen werden. Insofern können auch Nutzungen festgesetzt und Regelungen getroffen werden, die außerhalb des Festsetzungskataloges nach § 9 BauGB und außerhalb der in der BauNVO vorgesehenen Gebietstypen liegen. Entsprechend den formulierten Planungszielen und der angestrebten Nutzungsmischung wird als Art der Nutzung nach § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB „Bahnhofsgebäude mit Büro- und Verwaltungsnutzung“ festgesetzt.

Im Rahmen der grundlegenden Nutzungsbezeichnung „Bahnhofsgebäude“ sind alle Nutzungen zugelassen, die dem Bahnhofs- und Bahnbetrieb zugeordnet sind. Dazu gehören unter anderem auch die Räumlichkeiten der Bundespolizei. Hinzutreten, insbesondere im Erdgeschoss des Empfangsgebäudes, diverse Einzelhandels- und Dienstleistungs-Angebote, welche das Nutzungsspektrum des Bahnhofs ergänzen und erweitern.

Das Städtebauliche Einzelhandelsentwicklungskonzept (SEEK) für die Stadt Ingolstadt (Juni 2016) ordnet den Hauptbahnhof und sein Umfeld perspektivisch in die Hierarchiestufe der Subzentren ein, welche als Ergänzungsangebot zum zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet sicherstellen sollen. Das Subzentrum Hauptbahnhof / Münchener Straße soll aufgrund seiner Bedeutung für den Südwesten Ingolstadts in seinem Bestand weiterentwickelt werden. Dies deckt sich mit den Zielen der Vorhabenplanung, die im Erdgeschoss des geplanten Gebäudes ein diverses Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot vorsieht.

Gemäß SEEK sind für „die Subzentren als wichtige Versorgungseinheiten der Stadtteile“ ... „keine generellen Sortimentsbeschränkungen“ auszusprechen. Aufgrund seiner hohen Besucherfrequenz und der eingeschränkten Parkmöglichkeit in unmittelbarer Anbindung an das Gebäude eignen sich für das geplante Mehrzweckgebäude jedoch grundsätzlich eher Einzelhandelsnutzungen mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten. Daher sollen neben gastronomischen Nutzungen insbesondere Einzelhandelsangebote mit Kernsortimenten des täglichen Bedarfs unterhalb der Schwelle zur Großflächigkeit realisiert werden. Diese sollen vorwiegend der Versorgung der Reisenden dienen. Ergänzt wird das mögliche Nutzungsspektrum durch weitere kleinere Einzelhandelsbetriebe mit dem Kernsortiment Reisebedarf. Mit der Beschränkung der Verkaufsflächen auf 750m² für Kernsortimente des täglichen Bedarfs und 220 m² für sonstige Einzelhandelsbetriebe soll zudem sichergestellt werden, dass eine lebendige Mischung von unterschiedlichen Angeboten entsteht.

Zugelassen sind auch kleinflächige Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe mit bis zu 250 m² Geschossfläche, die das Gastronomie- und Einzelhandelsangebot sinnvoll ergänzen können. Eine darüberhinausgehende Konkretisierung von Sortimenten und Verkaufsflächenengrößen erscheint nicht praktikabel, da, ähnlich wie bei einem Einkaufszentrum, die Verkaufsflächen vermietet werden und sich daher der Geschäftsbesatz und die Flächenaufteilung in Zukunft immer wieder ändern können.

Insgesamt ist die Gesamtverkaufsfläche dadurch begrenzt, dass Gastronomie- und Einzelhandelsnutzungen sowie Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe nur im Erdgeschoss zugelassen werden. Aus städtebaulicher Sicht ist die Anordnung der oben genannten hochfrequenten Nutzungen im Erdgeschoss sinnvoll, um eine enge räumliche und funktionale Nähe zum Reisendenstrom herzustellen und betriebliche Abläufe wie Anlieferung und Zugänglichkeit für den Kundenverkehr effizient gestalten zu können. Zudem wird die Geschossfläche des ersten Obergeschosses weitgehend für bahnbetriebsbezogene Nutzungen benötigt.

Im Bereich des Hochhauses treten weitere Nutzungen hinzu, die von der Zentralität und guten örtlichen und überörtlichen Erreichbarkeit des Ortes profitieren können. In den Geschossen des Hochhausturms sollen die Räumlichkeiten des 5. Rathauses der Stadt Ingolstadt einschließlich aller zugehörigen dienenden Einrichtungen, wie zum Beispiel Cafeteria, Sozialräume etc. Platz finden. In Abhängigkeit vom Flächenbedarf der Verwaltungsnutzung können Teile der Geschossfläche des Hochhausturms auch privatwirtschaftlich genutzt werden.

Einrichtungen für soziale, gesundheitliche, kulturelle und sportliche Zwecke sind im Erdgeschoss auf eine maximale Geschossfläche von 250 m² pro Einheit beschränkt und erst ab dem 1. Obergeschoss ohne Flächenbegrenzung zulässig, da diese in der Regel in keinem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang mit dem Reisendenverkehr stehen, sondern eher als ergänzende Angebote zur Büro- und Verwaltungsnutzung zu betrachten sind. Die detaillierte Nutzungsaufteilung wird im Durchführungsvertrag konkretisiert

Maß der baulichen Nutzung

Aus funktionaler Sicht ist die besondere infrastrukturelle Bedeutung des geplanten Bauwerks hervorzuheben. Aufgrund der übergeordneten Verkehrsfunktion und guten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs ist an dieser Stelle auch unter Gesichtspunkten der verkehrstechnischen Nachhaltigkeit und dem Prinzip der kurzen Wege eine möglichst hohe Konzentration von Nutzungen sinnvoll. Um die gewünschten Gebäudekubaturen im Baugebiet „Bahnhofsgebäude mit Büro- und Verwaltungsnutzung“ eindeutig zu definieren, wird das Maß der baulichen Nutzung auf der Basis einer maximalen Grundfläche (GR), Geschossfläche (GF), Wandhöhe sowie über die Geschossigkeit festgesetzt.

Um die aus städtebaulichen Gründen angestrebte hohe Nutzungsdichte (vgl. Kap. 4.1) zu ermöglichen, werden eine Grundfläche von 2.650 m² sowie eine Geschossfläche von 17.250 m² zugelassen. Die zulässige Grundfläche darf zudem durch das auskragende Vordach des Gebäudes sowie Treppen- und Rampenanlagen und angrenzende Belagsflächen bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden, um ein angemessenes Vorfeld und einen repräsentativen Eingangsbereich zu schaffen.

Die faktische Festsetzung einer GRZ von 1,0 ergibt sich aus dem engen Zuschnitt des Vorhaben- und Erschließungsplans. Unter Berücksichtigung der oben genannten Gesichtspunkte ist eine vollständige Überbauung des Vorhabengebiets jedoch aufgrund der geringen Gesamtfläche, der Zentralität und der angestrebten Nutzungsdichte des Vorhabens städtebaulich vertretbar. In Bezug auf seinen Gebietscharakter und seine Nutzungsmischung ist das Vorhaben einem Kerngebiet sehr ähnlich, für das gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ebenfalls eine Grundflächenzahl von 1,0 zulässig wäre. Auch ist das Grundstück bereits im Bestand

vollständig überbaut, so dass die Neuplanung keine Erhöhung der Versiegelung zur Folge hat. Die grünordnerischen Festsetzungen zur Dachbegrünung tragen darüber hinaus zu einer Verbesserung der mikroklimatischen Situation im Planungsgebiet bei. (siehe Kap. 6.1 Absatz Grünordnung)

Die festgesetzte Obergrenze der Geschossfläche von 17.250 m² entspricht, bezogen auf das ca. 2.980 m² große Baugrundstück einer GFZ von rund 5,8. Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, in dem keines der in §§ 4 bis 11 BauNVO bezeichneten Baugebiete festgesetzt wird, sind auch die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung nach § 17 (1) BauNVO nicht direkt anzuwenden. Im Rahmen der Abwägung wurde jedoch detailliert geprüft und sichergestellt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse weder im Plangebiet noch in der Umgebung beeinträchtigt sind. Dazu wurden unter anderem Gutachten zur Verschattung, zum Windkomfort und Emissionsschutz sowie zu den verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens erarbeitet.

Das Hochhauskonzept der Stadt Ingolstadt benennt die Entwicklungsachse entlang der Bahnlinie, in der sich das Planungsgebiet befindet, als Standortbereich für Hochhäuser bis ca. 50 m Höhe. Das Konzept legt die Höhe des Münsters (423,00 m ü. NN) als bauliche Obergrenze für Hochhäuser in der Kernstadt fest.

Diese Höhenvorgabe wird durch das Vorhaben mit einer Oberkante von ca. 435,5 m ü. NN um ca. 12,5 m überschritten, ist jedoch aufgrund der besonderen Funktion des Gebäudes und dem städtebaulichen Ziel eines markanten Stadteingangs städtebaulich gewünscht. Im Rahmen des Verfahrens wurde eine Sichtfeldanalyse erstellt, um zu verifizieren, dass das geplante Gebäude keine städtebaulich bedeutsamen Sichtachsen beeinträchtigt. (s. a. Kap. 14 Denkmalpflege / Stadtbildverträglichkeit)

Unter Berücksichtigung der Untersuchungsergebnisse der Sichtfeldanalyse wird für den Turm eine maximale Geschosszahl von 17 Vollgeschossen zugelassen. Dies entspricht einer Wandhöhe von ca. 64,5 m über dem Höhenbezugspunkt. Um einen Treppenaufgang auf die Dachfläche und ggf. auch weitere technisch oder gestalterisch erforderliche Dachaufbauten zu ermöglichen, wird zusätzlich eine Überschreitung der maximalen Wandhöhe um 3,0 m zugelassen. Die Wandhöhe wird jeweils am obersten Punkt der Attika gemessen. Der Höhenbezugspunkt liegt bei 368,97 m ü. NHN, was dem Niveau des Bahnsteigs entspricht. Um die Auswirkungen der Gebäudehöhe auf die angrenzenden Nutzungen zu untersuchen, wurde eine Verschattungsstudie erstellt. (siehe auch Kap. 4.3 Abstandsflächen) Auch die windklimatischen Auswirkungen des Vorhabens wurden im Rahmen der Abwägung zur Höhenentwicklung des Hochpunkts untersucht, und stehen der geplanten Höhenentwicklung nicht entgegen. (siehe auch Kap. 10 Windkomfort)

Bauweise

Um eine klare Raumkante für den öffentlichen Straßenraum und eine optische und lärm-schutztechnische Barriere zu den Gleisanlagen zu generieren, ist grundsätzlich eine durchgehende Bebauung entlang der Bahnlinie städtebaulich gewünscht. Aufgrund der Bestandssituation ist aber nur im Norden eine Grenzbebauung möglich. Im Süden ist aus bautechnischen Gründen kein direkter Anbau an das bestehende Parkhaus möglich. Aus diesem Grund wird für das Vorhabengrundstück eine abweichende Bauweise mit einseitigem Grenz-anbau im Norden festgesetzt. Um ansonsten die Wirkung einer geschlossenen

Bauweise zu erzielen und die geplante Länge des Bauwerks von ca. 100 m zu ermöglichen, wird festgesetzt, dass die Bebauung ohne Zwischenräume zu errichten ist und eine Länge von mehr als 50 m umsetzbar ist.

überbaubare Grundstücksfläche

Die festgesetzte Baugrenze gibt die Außenkanten des geplanten Mehrzweckgebäudes vor, darf jedoch durch das Vordach inklusive notwendiger Stützen sowie zur Erschließung erforderliche Treppen- und Rampenanlagen überschritten werden. Im gemäß Planzeichnung festgesetzten Bereich darf auch die öffentliche Verkehrsfläche überbaut werden, um die architektonische Idee des Vordachs umzusetzen und einen wettergeschützten Vorbereich vor dem Mehrzweckgebäude zu schaffen. Um gleisseitig einen Außenbezug des Mehrzweckgebäudes zum Hausbahnsteig zu ermöglichen, darf die Baugrenze in diesem Bereich durch Außensitzbereiche der gastronomischen Nutzungen im Erdgeschoss überschritten werden. Die mögliche Fläche für Sitzbereiche ist zu den Bahngleisen hin durch die Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans beschränkt, so dass faktisch nur eine geringfügige Überschreitung von ca. 1,5 m ermöglicht wird.

Verkehrsflächen

Die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche dient der verkehrlichen Erschließung des Hauptbahnhofs für den Straßenverkehr sowie der Anordnung des Anlieferbereiches, der Zufahrt in Richtung auf den Hausbahnsteig sowie von barrierefreien Stellplätzen und Kurzzeitstellplätzen. Um eine klare Trennung zwischen öffentlichen Flächen und Bahnanlagen sicherzustellen, soll die öffentliche Verkehrsfläche bis zur Vorderkante der zur Gebäudeerschließung erforderlichen Treppen- und Rampenanlagen geführt werden. Daher wurden die für Treppen und Rampen benötigten Teilflächen, die bisher auf städtischem Grund außerhalb des Flurstücks 5325/194 lagen, bereits von der DB Station&Service AG erworben. Im Gegenzug soll der Bereich der im Plan gekennzeichneten Bahnhofsvorplatzfläche, die sich derzeit noch im Eigentum der DB Station & Service AG befindet, nach Abschluss des Verfahrens von der Stadt erworben und die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beim Eisenbahnbundesamt beantragt werden.

Anlieferung

Die Anlieferung des Vorhabens erfolgt über einen Anlieferbereich. Der Anlieferbereich mit Haltemöglichkeit für Lieferfahrzeuge befindet sich in der öffentlichen Verkehrsfläche vor dem nördlichen Ende der Westfassade. Hier findet auch die Entsorgung statt.

Zufahrt

Im südlichen Bereich der Westfassade befindet sich eine Zufahrt in Richtung auf den Hausbahnsteig des Ingolstädter Hauptbahnhofs.

Stellplatzbedarf

Für die Nutzungen, welche nicht Bahnbetriebszwecken dienen, sind die Stellplätze im Rahmen der Baugenehmigung grundsätzlich unter Anwendung der Garagen- und Stellplatzsatzung der Stadt Ingolstadt nachzuweisen. Für die Nutzungen im Erdgeschoss ist davon

auszugehen, dass ein enger Zusammenhang mit der Bahnhofsnutzung besteht und insbesondere die Angebote in den Bereichen Gastronomie und Reisebedarf in erster Linie von Reisenden frequentiert werden. Die vorgesehenen Einzelhandelsbetriebe sind in ihrer maximalen Geschossfläche begrenzt, klar dem Bahnhof zugeordnet und auch ausschließlich intern über die Empfangshalle erschlossen. Sie dienen ebenfalls in erster Linie der Versorgung der Reisenden und ggf. als ergänzendes Angebot für Anwohner in fußläufiger Entfernung. Einzelhandelsbetriebe dieser Art werden erfahrungsgemäß schon aufgrund ihrer Preisgestaltung nicht für den wöchentlichen Großeinkauf genutzt und kommen in städtebaulich integrierten Lagen oft ganz ohne eigene Stellplätze aus. Aus diesem Grund kann die Zahl der gemäß Satzung nachzuweisenden Stellplätze für die Nutzungen im Erdgeschoss auf 30% reduziert werden. Für die Nutzungen der Obergeschosse ist keine Reduzierung festgesetzt.

Fahrradstellplätze

Die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze ist anhand der „Satzung über die Herstellung von Fahrradabstellplätzen in der Stadt Ingolstadt“ zu ermitteln. Aufgrund des sehr begrenzten Flächenangebots ist die Herstellung aller erforderlichen Stellplätze auf dem Baugrundstück nicht realistisch. Um die Nutzung des Fahrrads dennoch attraktiv zu gestalten, sollen mindestens 25 der erforderlichen Stellplätze innerhalb des Gebäudes untergebracht werden. Die übrigen Stellplätze müssen in unmittelbarer Umgebung nachgewiesen werden. Die genaue Positionierung wird im weiteren Verfahren unter Einbeziehung des städtischen Fahrradbeauftragten erfolgen und im Durchführungsvertrag gesichert.

Gebäudeerschließung

Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs mit allen darin enthaltenen Einzelnutzungen soll als räumliche und funktionale Einheit wahrgenommen werden. Bahn und Rathaus werden als die dominanten Hauptnutzungen betrachtet. Aus diesem Grunde dürfen einzelne Nutzungseinheiten im Erdgeschoss keine eigene Erschließung zum öffentlichen Straßenraum haben

Grünordnung

Die zwölf Platanen vor der Fassade des bestehenden Empfangsgebäudes können im Zuge des Neubaus des geplanten Mehrzweckgebäudes aller Voraussicht nach nicht erhalten werden. Da das Vorhabengrundstück vollständig überbaut wird, ist voraussichtlich kein gleichwertiger Ersatz der Bäume im Bereich des Vorhabens möglich. Da es sich bei den zu fällenden Bäumen bereits um Ersatzpflanzungen handelt, sind die Bäume als Ausgleich finanziell abzulösen. Um trotz der vielfältigen funktionalen Anforderungen an den Straßenraum eine Begrünung des Bahnhofsvorbereichs sicherzustellen, sind zwei Bäume im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche neu zu pflanzen. Durch die festgesetzten Mindestanforderungen an Pflanzqualität soll langfristig eine gute Entwicklung der Bäume sichergestellt werden. Der genaue Standort kann im Rahmen der detaillierten Planung der Bahnhofsvorbereichs noch bedarfsgemäß angepasst werden. Das DVGW-Regelwerk GW 125 "Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" sowie das Merkblatt über "Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen" des Arbeitsausschusses kommunaler Straßenbau wird hingewiesen.

Auf mindestens 25 % der als Dachbegrünung gekennzeichneten Flächen ist eine intensive Dachbegrünung mit im Mittel mindestens 35 cm Schichtaufbau vorzusehen. Dies entspricht einer Fläche von ca. 360 m². Die intensive Begrünung dient einerseits der Schaffung von attraktiv begrünten Aufenthaltsmöglichkeiten für die Nutzerinnen und Nutzer des geplanten Mehrzweckgebäudes, bietet bei ausreichend hoher Schichtdicke aber auch Überwinterungsmöglichkeiten für Insekten. Bei der Gestaltung der Pflanzflächen ist auch auf eine arten- und blütenreiche Vegetationsmischung zu achten, um im Sinne der Förderung der Artenvielfalt Nahrungsangebote für Wildbienen und Schmetterlinge zu schaffen. Die intensive Dachbegrünung mit hohen Schichtdicken trägt durch ihre gute Retentionswirkung zudem zum nachhaltigen Umgang mit Regenwasser bei. Dadurch kann ein Anteil des Regenwassers über Verdunstung direkt in den Wasserkreislauf zurückgeführt werden und muss nicht über die Kanalisation abgeleitet werden. Die intensive Bepflanzung der Dachflächen verbessert so die mikroklimatischen Verhältnisse auf der im Bestand bereits vollständig versiegelten Fläche. Zusätzlich ist ein Anteil von mindestens 15 % der als Dachbegrünung gekennzeichneten Flächen extensiv mit einer artenreichen Vegetationsmischung zu begrünen. Dies trägt so ebenfalls zur Förderung von Biodiversität und Mikroklima bei. Insgesamt wird voraussichtlich eine Dachfläche von ca. 620 m² begrünt.

6.2 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen

Dachgestaltung

In der näheren Umgebung des Vorhabens treten unterschiedliche Dachformen auf, überwiegend jedoch Flachdächer. Für den geplanten Gebäudetyp mit Sockelbau und Hochhausturm kommt jedoch nur ein Flachdach in Frage, insbesondere auch, um auf dem Sockelbau eine begrünbare und nutzbare Dachfläche zu ermöglichen.

Damit die Dachaufbauten in der Außenansicht des geplanten Mehrzweckgebäudes möglichst wenig in Erscheinung treten, werden sie in der Höhe auf 4 m zu beschränkt und mindestens um das Maß ihrer Höhe von der Dachkante zurückzusetzen. Ausnahmsweise sind insbesondere im Bereich des Sockelbaus Ausnahmen hinsichtlich der Lage der Dachaufbauten zulässig, um noch einen gewissen Spielraum bei der Dachgestaltung zu ermöglichen, so dass z.B. Lüftungsrohre nicht direkt neben nutzbaren Freibereichen errichtet werden müssen. Ein Heranrücken an die Dachkante ist jedoch nur an der straßenabgewandten Gebäudeseite möglich, wo durch die Überdachung des Hausbahnsteigs ohnehin keine ungehinderte Sicht auf das Dach des Sockelbaus möglich ist.

Zur Sicherung einer geordneten Dachlandschaft und einer großflächigen Begrünung dürfen die Dachflächen des Sockelbaus nur zu maximal 30% mit Dachaufbauten überdeckt sein.

Die Dachaufbauten auf dem Dach des Hochhausturms unterliegen keiner Flächenbeschränkung, sind aber aus gestalterischen Gründen umlaufend einzuhausen. Um die Gestaltung und Aufenthaltsqualität der nutzbaren Dachflächen auf dem Sockelbau nicht zu beeinträchtigen, sind Antennen und Satellitenempfangsanlagen nur auf dem Dach des Hochhausturms zulässig. Davon ausgenommen sind Antennenanlagen für Nutzungen von bundeshoheitlichen Aufgaben.

Abstandsflächen

Die Abstandsflächensatzung der Stadt Ingolstadt vom 20.01.2021 setzt außerhalb von Gewerbe-, Industrie- und Kerngebieten sowie Urbanen Gebieten eine Tiefe der Abstandsflächen von 0,8 H fest. Für die soeben genannten Gebiete gelten die Regelungen der Bayerischen Bauordnung (BayBO). Auch wenn im vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan kein Baugebiet nach §§ 2-9 BauNVO festgesetzt wurde, ist das Vorhaben in seinem Gebietscharakter einem Kerngebiet sehr ähnlich. Auch das nähere Umfeld des Planungsgebiets wäre je nach Betrachtungsumgriff faktisch als Kerngebiet oder urbanes Gebiet zu beurteilen. Im Rahmen der Abwägung wurde daher zunächst geprüft, inwieweit die Abstandsflächen gemäß Art. 6 Abs. 5 BayBO für Kerngebiete (oder Urbane Gebiete) eingehalten werden.

Der geplante Hochhausturm, und auch der Sockelbau des geplanten Mehrzweckgebäudes inklusive Vordach halten die Abstandsflächen gemäß BayBO von 0,4 H zu den umliegenden bebauten Grundstücken zum Teil nicht ein. Die Abstandsflächen des Hochhausturms würden im Westen die Straßenmitte um ca. 8 m, die Grenze zum Nachbargrundstück im Norden um knapp 4 m überschreiten. Auf der Ostseite kommt die Abstandsfläche des Hochhausturms auf einem Teil der Bahnsteig- und Gleisanlagen des Haltepunkts Ingolstadt HBF zu liegen.

Die Abstandsfläche des Sockelbaus würde die Grenze zum Nachbargrundstück im Süden um knapp 2,5 m überschreiten. Im Norden wird jedoch die Außenwand des Sockelbaus auf der Grundstücksgrenze errichtet, so dass hier gem. Art. 6 Abs. 1. Satz 3 BayBO keine Abstandsfläche erforderlich ist. Die Fassade wird an dieser Stelle als Brandwand ohne Fenster ausgeführt.

Aus städtebaulichen Gründen werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes abweichende Maße für die Tiefe der Abstandsflächen festgesetzt, um das Vorhaben in seiner geplanten Kubatur umsetzen zu können. Der Hochhausturm soll in der vorgesehenen Höhe eine städtebauliche Dominante für die umgebenden Quartiere bilden. Der Sockelbau bildet nahezu den Fußabdruck des bestehenden Bahnhofsgebäudes ab. Die Beibehaltung einer riegelartigen Bebauungsstruktur entlang der Bahn ist aus Gründen der Gestaltung und des Immissionsschutzes ebenfalls städtebaulich gewünscht.

Auf der Westseite des Vorhabengrundstücks ist vor allem die Wirkung des Hochhausturms auf das gegenüberliegende Wohn- und Bürogebäude Bahnhofstraße Nr. 5 abzuwägen. Im ersten und 2. Obergeschoss des Gebäudes befinden sich Wohnungen. Die Wohn- und Schlafräume haben je zwei Fenster, von denen je eines in Richtung des neu geplanten Hochhausturmes ausgerichtet ist. Lediglich die Fenster von Bad und Küche sind einseitig in Richtung des Hochhausturms orientiert. Zur Prüfung der Auswirkungen auf die Belichtung des Bestandsgebäudes wurde eine Verschattungsstudie durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass die Anforderungen gemäß DIN 5034 Teil 1 vollumfänglich eingehalten werden. Sowohl im Winter, als auch zur Tag- und Nachtgleiche findet im Zeitraum zwischen 9:00 und 15:00 Uhr keine Verschattung des Bestandsgebäudes durch den geplanten Hochhausturm statt. Ausreichende Belüftung und ausreichender Sozialabstand können bei einer Entfernung von ca. 39 m zwischen den Gebäuden nach wie vor als gegeben betrachtet werden. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch nach Errichtung des Hochhausturms weiterhin erfüllt sind.

Auf der Ostseite ist ebenfalls keine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu erwarten, da das Gebäude hier an die bestehenden Bahnsteig- und Gleisanlagen angrenzt. Abgesehen von der Überdachung des Bahnsteigs befinden sich hier keine Gebäude oder Strukturen, von denen eine gebäudeähnliche Wirkung ausgehen könnte.

Aus der Gebäudestellung der südlich und nördlich angrenzenden Bebauung ergibt sich zwar faktisch keine geschlossene Bauweise, da zwischen den Bestandsgebäuden Lücken bestehen, die dem Vorhaben zugewandten Fassaden sind jedoch so gestaltet, dass keine Konflikte mit der Nachbarbebauung auftreten können. In der Südfassade des Intercityhotels befinden sich lediglich Treppenhausfenster, also keine Fenster zu Aufenthaltsräumen. Das Parkhaus, ohnehin keine schutzwürdige Nutzung in Bezug auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und gebotenen Sozialabstand, hat an seiner Nordfassade überhaupt keine Fenster.

Soweit die Gebäude an bestehende Bahnsteig- und Gleisanlagen angrenzen, ist aus tatsächlichen Gründen kaum zu erwarten, dass dort schutzbedürftige Aufenthaltsräume (an den Stirnseiten) entstehen, die dann besondere Anforderungen an die Belichtung, Besonnung und Belüftung stellen würden. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft zur Bahnlinie werden sich daher auch langfristig keine Interessenkonflikte zwischen dem geplanten Hochhaus und seiner Nachbarschaft ergeben.

Um sicherzustellen, dass die Außenansicht des Gebäudes hohen gestalterischen Anforderungen genügt, wurde ein Fassadenwettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf greift die Materialität des gegenüberliegenden denkmalgeschützten ehemaligen Eisenbahnbetriebsamtes (siehe auch Kap. 14 Denkmalpflege / Stadtbildverträglichkeit) auf und schlägt eine horizontal durch Fensterbänder gegliederte Klinkerfassade vor. Material und Gliederung der Fassade tragen dazu bei, dass sich das geplante Mehrzweckgebäude in die gebaute Umgebung optisch integriert.

Werbeanlagen

Der Umfang der zulässigen Werbeanlagen wird beschränkt, um eine unangemessene und optisch beeinträchtigende Nutzung des städtebaulich markanten Mehrzweckgebäudes für Werbezwecke auszuschließen. In maßvollem Umfang und am Ort der Leistung soll Werbung in Form von Firmennamen und Firmenlogos jedoch ermöglicht werden. Am Sockelbau sind daher Werbeanlagen an den Längsseiten der Fassade jeweils in einer Sammelwerbeanlage mit definierter Höhe und Breite zusammenzufassen. Die Sammelwerbeanlage muss unterhalb der Deckenoberkante des 1. Obergeschosses angebracht werden, um einen ausreichenden Abstand zur außen sichtbaren Oberkante des Sockelbaus einzuhalten. Damit wird, zusammen mit den weiter oben genannten Vorgaben, sichergestellt, dass sich die Werbeanlagen in die Fassadengestaltung einfügen und keine zu dominante Wirkung entfalten.

Die Hauptfunktionen des geplanten Mehrzweckgebäudes, Bahnhof und Rathaus, sollen auch aus weiterer Entfernung erkennbar sein. Aus diesem Grunde wird auf dem Dach des Hochhausturms jeweils ein Logo der DB und der Stadt Ingolstadt an der Nord- und an der Südseite mit einer maximalen Höhe von 2,0 m zugelassen. Dieses ist an der Einhausung der Dachaufbauten anzubringen und darf deren Oberkante zur besseren Sichtbarkeit um 1,0 m überschreiten.

Um die Orientierung für die Reisenden und die Besucher des Rathauses zu erleichtern, sind Leitsysteme und Informationstafeln ebenfalls zulässig.

Unzulässig sind freistehende Werbeanlagen und sich in irgendeiner Form verändernde oder bewegende Werbeanlagen, da diese den optischen Charakter des Gebäudes zu stark prägen könnten, und dem Einfügen des städtebaulich ohnehin dominanten Vorhabens in die Umgebung nicht zuträglich wären.

Einfriedungen

Einfriedungen entlang der straßenzugewandten Seite sind nicht zulässig, da es sich beim Hauptbahnhof um ein öffentliches Gebäude mit multifunktionalem Nutzungsspektrum handelt, dessen Vorfeld offen und zugänglich für den Besucherverkehr gestaltet sein muss.

Abgrabungen und Aufschüttungen

Um die Zugänglichkeit des Bahnsteigs und den Anschluss an die benachbarten Grundstücke und den öffentlichen Straßenraum sicherzustellen, sind die Geländeoberkanten wie im Bestand im Umfeld des geplanten Mehrzweckgebäudes zwingend zu erhalten. Davon ausgenommen sind die Treppen- und Rampenanlagen, die zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Gebäudeeingang und öffentlicher Verkehrsfläche benötigt werden.

7 Entwässerung

Aufgrund der besonders intensiven Nutzungsanforderungen an die zur Verfügung stehende Fläche ist eine Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Grundstück in diesem Fall nicht möglich. Um die Möglichkeit und die Bedingungen einer Einleitung von Niederschlagswasser in den städtischen Kanal zu prüfen, wurde ein Entwässerungskonzept erstellt, welches auch den Fall eines Starkregenereignisses mitbetrachtet. Gemäß Abstimmung mit den

Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR (INKB) soll die einzuleitende Wassermenge den Wert von 63 l/s nicht überschreiten. Über die Dachbegrünung des Sockelgebäudes können bereits große Mengen des Regenwassers aufgenommen, verzögert und gedrosselt weitergegeben werden. Um die Abflussmenge weiter zu reduzieren, wird das gesammelte Regenwasser über einen Stauraumkanal im Vorplatz des Bahnhofsgebäudes gestaut und gedrosselt in den Kanal abgeleitet.

8 Immissionen/ Emissionen

Auf das Planungsgebiet wirken Schallimmissionen aus dem Bahnverkehr sowie aus dem Straßenverkehr und Anlagen des ruhenden Verkehrs ein. Ebenso ist mit Erschütterungen und elektromagnetischen Immissionen aus dem Bahnbetrieb zu rechnen. Schallemissionen gehen von der nördlichen Anlieferung sowie ggf. von Anlagen der Gebäudetechnik (z.B. Lüftungsanlagen) aus.

8.1 Schallschutz

Verkehrslärm

Die Beurteilung der einwirkenden Geräuschimmissionen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zeigt, dass das Vorhaben bei Berücksichtigung geeigneter schalltechnischer Maßnahmen umsetzbar ist. Allerdings sind die Fassaden des geplanten Mehrzweckgebäudes durch den Verkehrslärm aus den umliegenden Straßen und den angrenzenden Bahnanlagen stark geräuschbelastet. Der ermittelte maßgebliche Außenlärmpegel des Schienenverkehrs beträgt an der Ostfassade 68 dB(A), der maßgebliche Außenlärmpegel des Straßenverkehrs an der Westfassade liegt bei 65 dB(A).

Für Büroräume und vergleichbare Raumarten kann nach DIN 4109-1 (4) der Beiwert K_{Raum} von 35 dB vom maßgeblichen Außenlärmpegel L_a abgezogen werden. Daraus ergeben sich resultierende Schalldämmmaße für die Außenbauteile von mindestens 33 dB an der Ostfassade und mindestens 30 dB an der Westfassade.

Im Bereich der Nord- und Südfassade wird aufgrund der Einwirkung von Schienenverkehrslärm empfohlen, die höheren Anforderungen der Ostfassade zu übernehmen. Grundsätzlich kann bei nur am Tag genutzten Aufenthaltsräumen, wie Büro- und Besprechungsräumen auf Stoßbelüftung ausgewichen werden.

Anlagenlärm

Schallemissionen des Vorhabens in die Umgebung gehen insbesondere von dem in der Planzeichnung festgelegten Anlieferbereich und ggf. von den Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung aus. Zum Genehmigungszeitpunkt ist nachzuweisen, dass unter Berücksichtigung der Lärmimmissionen der Betriebe und Anlagen aus der Nachbarschaft die Anforderungen der TA Lärm (Beurteilungs- und Spitzenpegel) eingehalten werden. Geeignete Maßnahmen werden soweit erforderlich im Durchführungsvertrag geregelt.

8.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Aufgrund der räumlichen Nähe des Baufelds zu den oberirdischen Schienenverkehrswegen der Bahnstrecken 5382 (Ingolstadt – Augsburg), 5501 (Ingolstadt – Treuchtlingen) und 5851 (Regensburg – Neuoffingen) wurden mögliche schwingungsinduzierte Auswirkungen im Rahmen eines erschütterungstechnischen Gutachtens untersucht. Hierbei wurden die zukünftigen Einwirkungen durch Erschütterungen und Sekundärluftschall prognostiziert und nach den einschlägigen Richtlinien und Normen beurteilt.

Die Untersuchungen auf Basis von Erschütterungsmessungen im Bestand kommen zu dem Ergebnis, dass aufgrund der Lage des Baufeldes sowohl die Anforderungen der DIN 4150-2 hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen als auch die Anforderungen der TA Lärm bzw. der DIN 45680 hinsichtlich der Innenraumpegel der Sekundärschallimmissionen bzgl. der Emissionen der Schienenverkehrswege voraussichtlich nicht ohne Maßnahmen zum Erschütterungsschutz eingehalten werden können.

Deshalb wird festgesetzt, dass bei der Errichtung von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen technische bzw. konstruktive Maßnahme vorzusehen sind, sie eine Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte für Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen sicherstellen. Für das geplante Mehrzweckgebäude ist voraussichtlich eine seitliche Abschirmung oder eine technisch gleichwertige Maßnahme zur Schwingungsentkopplung vorzusehen, um den erforderlichen Schutz vor Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen zu erreichen.

8.3 Elektromagnetische Verträglichkeit

Zur Erfassung und Beurteilung möglicher Einwirkungen aus den Bahnstromanlagen wurde eine Untersuchung elektromagnetischer Felder durchgeführt. Die durch Messungen und Berechnungen ermittelten elektromagnetischen Feldstärken liegen deutlich unterhalb der Grenzwerte der 26. BImSchV. Für das Vorhaben sind demnach keine schädlichen Einwirkungen auf den Menschen zu erwarten. Gegebenenfalls kann eine Störung empfindlicher technischer Geräte, wie z.B. wissenschaftliche oder medizinische Diagnosegeräte, nicht ausgeschlossen werden.

9 Brandschutz

Gebäudeabstände

Die Mindestabstände zwischen Gebäuden nach Art. 28 BayBO werden mit Ausnahme des Parkhauses eingehalten. In diesem Bereich muss die Außenwand des neuen Empfangsgebäudes als Gebäudeabschlusswand errichtet werden. Im Norden wird die Bebauung grenzständig errichtet. Obwohl der Mindestabstand zum benachbarten Bestandsgebäude derzeit eingehalten ist, wird die Nordfassade als Brandwand ausgeführt, um auch im theoretischen Falle einer zukünftig heranrückenden Bebauung die brandschutztechnischen Vorgaben zu erfüllen.

Erschließung / Zugänglichkeit

Das Gebäude wird nach der Hochhausrichtlinie mit Sicherheitstreppe errichtet. In der zweigeschossigen Basis sind jeweils zwei bauliche Rettungswege durch Treppenträume vorgesehen. Gemäß Brandschutzgutachten bedarf es daher grundsätzlich keiner Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge der BFW Ingolstadt zur Personenrettung oder zur Durchführung von Löscharbeiten.

Das Empfangsgebäude ist von den öffentlichen Straßenverkehrsflächen (Bahnhofstraße und Elisabethstraße) über Außenstufen mit einem Höhenunterschied von ca. 1,00 m zu erreichen und von allen Seiten frei zugänglich. Vom Hausbahnsteig ist das Gebäude ebenerdig zugänglich. Ein Löschangriff ist grundsätzlich von vier Seiten möglich. Aufgrund der Überdachung auf dem Hausbahnsteig ist ein Anleiten der Obergeschosse jedoch nicht uneingeschränkt möglich. Die Zuwegung von der Bahnhofstraße zu dem Hausbahnsteig zwischen dem geplanten Mehrzweckgebäude und dem benachbarten Intercity-Hotel ist befahrbar. Außerdem besteht eine Zufahrt in Richtung Hausbahnsteig zwischen dem geplanten Neubau und dem Parkhaus West. Hier befindet sich eine bestehende Feuerwehrezufahrt. Weiterhin ist der Hausbahnsteig durch die Empfangshalle im Sockelbau des geplanten Mehrzweckgebäudes zugänglich.

Löschwasser

Entsprechend Abschnitt 5, Tabelle 1 des DVGW-Arbeitsblattes W 405 ist für das Empfangsgebäude eine Löschwassermenge von 96 m³/h über einen Zeitraum von 2 h erforderlich. Ein Grundschutz von in Summe 96 m³/h kann über einen Zeitraum von 2 h durch öffentliche Hydranten zur Verfügung gestellt werden.

Entnahmestellen sind in den folgenden Bereichen als Unterflurhydranten vorhanden:

- 1 Hydrant UH 10062 im Bereich der Kreuzung Gewoldstraße / Bahnhofstraße
- 1 Hydrant UH 10055 im Bereich der Bahnhofstraße 1 – 3
- 1 Hydrant UH 10058 im Bereich der Kreuzung Bahnhofstraße / Elisabethstraße
- 1 Hydrant UH 10613 im Bereich der Kreuzung Elisabethstraße / Prinz-Leopold-Straße

Der Löschwassernachweis für das geplante Bauvorhaben ist auf der Grundlage der Planung für den Neubau des Empfangsgebäudes neu einzuholen. Beim Bedarf einer zusätzlichen Wasserversorgung für die Löschanlagen oder Hydranten im Gebäude ist durch den Fachplaner auch eine entsprechende Objektschutzzusage einzuholen.

10 Windkomfort

Um die windklimatischen Auswirkungen des Hochpunkts beurteilen zu können, wurde zudem ein Gutachten zur Untersuchung des Windkomforts und der Windsicherheit im bodennahen Außenbereich und auf dem Dachbereich des Sockelgebäudes erstellt. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass keine Gefahrenbereiche im Sinne der Kriterien für Personen im bodennahen Außenbereich sowie auf den Dachterrassen des Sockelgebäudes entstehen. Im bodennahen Außenbereich des Gebäudes kann im Sommer mit sehr guten Windkomfortverhältnissen gerechnet werden. Während der Hauptnutzungszeit der Dachterrassen auf dem Sockelbau im Sommer werden in allen Bereichen gute Windkomfortbedingungen

erwartet. Im Nahbereich des Hochhausturms sind kurz- bis mittelfristige Aufenthalte möglich, im südlichen Dachbereich auch längerfristige Aufenthalte.

Im Winter ergeben sich sowohl für die Dachterrassen als auch für die bodennahen Bereiche ungünstigere Ergebnisse hinsichtlich des Windkomforts. Für die Verkehrsflächen und Wartebereiche im bodennahen Außenbereich des Gebäudes kann aber auch während der windintensiveren Wintermonate mit guten bis sehr guten Windkomfortverhältnissen gerechnet werden. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Hochhausturm in der zulässigen Höhe in Bezug auf Windkomfort und Sicherheit mit der Umgebung verträglich ist.

11 Altlasten und Kampfmittel

Beim Rückbau des bestehenden Bahnhofsgebäudes ist gemäß Schadstoffgutachten mit dem Anfall von Bauschutt der Zuordnungsklassen Z1 und Z2 zu rechnen. Zudem wurden in bestimmten Bauteilen künstliche Mineralfasern (KFM) festgestellt und es besteht der Verdacht auf Asbestvorkommen.

Im Umgriff des Planungsgebiets sind nach den Informationen aus dem Altlasten-, Bodenschutz- und Deponieinformationssystem keine Altlastenverdachtsflächen, Altablagerungen bzw. schädlichen Bodenveränderungen bekannt. Aufgrund der Lage und der Nutzung des Bereichs als Betriebsgelände der Eisenbahn ist jedoch grundsätzlich mit Altlasten und auch mit dem Vorkommen von Kampfmitteln zu rechnen. Zur Vorerkundung wurde eine Luftbild- und Aktenauswertung durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass im gesamten Projektgebiet das Risiko besteht, auf Bombenblindgänger zu treffen und mit versprengter Munition gerechnet werden muss. Im Rahmen des Bauvollzugs sollte zur Festlegung der weiteren Vorgehensweise eine qualifizierte Fachfirma für Kampfmittelbeseitigung konsultiert werden.

12 Artenschutz

Zur Ermittlung des tatsächlichen und potenziellen Vorkommens rechtlich geschützter Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, Arten gemäß Bundesartenschutzverordnung) und möglicher Auswirkungen des Vorhabens aus artenschutzrechtlicher Sicht wurde eine Vorabschätzung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durchgeführt.

Diese kam zu dem Ergebnis, dass im Planungsgebiet weder Hinweise auf fassadenbrütende Vogelarten noch auf das tatsächliche Vorhandensein von Fledermaushabitaten zu finden sind. Es ist daher davon auszugehen, dass durch die Umsetzung des Vorhabens keine Verbotstatbestände gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ausgelöst werden. Artenschutzrechtliche Belange des Rückbaus werden im Zuge der Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt beleuchtet und gelöst, da keine kommunale Planungshoheit besteht.

Um über die Vermeidung von Verbotstatbeständen hinaus einen positiven Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt zu leisten, werden bahnsteigseitig an der Fassade des Sockelbaus mindestens 20 Nisthilfen für Fledermäuse sowie für Vögel vorgesehen. Zudem wird oberhalb des 16. Obergeschosses ein Brutkasten für den Wanderfalken angebracht.

Vogelschutz

Durch die vorgesehene Fassade, welche keine vollständige Verglasung vorsieht, wird dem Schutz vor Vogelschlag bereits Rechnung getragen. Aufgrund der Gebäudehöhe sowie dem Fehlen großer Bäume in unmittelbarer Nähe, ist auch gemäß der Einschätzung des Landesbundes für Vogelschutz nicht mit einem erhöhten Vogelschlag am geplanten Gebäude zu rechnen. Aufgrund der vorgesehenen Dachbegrünung des Sockelgeschosses entsteht zwar keine erhöhte Gefahr von Vogelschlag, allerdings können Irritationen für Vögel an den Fensterscheiben auch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund werden im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens zusammen mit dem Vorhabenträger und dem Landesbund für Vogelschutz sowie in Abstimmung mit dem Eisenbahn Bundesamt Maßnahmen festgelegt, um mögliche Spiegelungen bzw. Irritationen in den Fensterscheiben zu vermeiden und so die Wahrscheinlichkeit für Vogelschlag am Gebäude weiter zu minimieren.

13 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Für Bebauungspläne, die im beschleunigten Verfahren gem. § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB aufgestellt werden, entfällt gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB die Pflicht zum Ausgleich gem. § 1 a Abs. 3 BauGB.

14 Denkmalpflege / Stadtbildverträglichkeit

Bodendenkmäler

Nach bisherigem Wissensstand sind im Planungsgebiet oder in der Nähe des Planungsgebiets keine Bodendenkmäler bekannt.

Bau- und sonstige Denkmäler

Direkt westlich des Planungsgebiets befindet sich der denkmalgeschützte dreigeschossige Walmdachbau des ehemaligen Eisenbahnbetriebsamtes, zu dem auch ein eingeschossiges Nebengebäude und eine museal aufgestellte Dampflokomotive gehören. Ca. 300 m nordwestlich liegt die 1914-25 errichtete und 1945-47 wiedererrichtete Kirche St. Anton.

Die Verträglichkeit des Vorhabens mit relevanten denkmalgeschützten und ortsbildprägenden Gebäuden im Nah- und Fernbereich wurde im Rahmen einer Sichtfeldanalyse geprüft. Dabei wurde von verschiedenen Standpunkten die optische Wechselwirkung zwischen dem neu geplanten Hochpunkt und markanten bestehenden Bauwerken untersucht. Betrachtet wurden insbesondere die Sichtachsen von Norden und Süden Richtung Altstadt. Auch die Sicht von Bahnreisenden auf die Ingolstädter Stadtsilhouette wurde simuliert.

Aufgrund der räumlichen Entfernung hat das Vorhaben am Hauptbahnhof demnach keine erhebliche Auswirkung auf das Münster oder die Altstadt als Gesamtensemble. Stadtbildprägende Bauten im Nahbereich des Vorhabens sind die Türme der Kirchen St. Anton (errichtet 1914-25, 1945-47 Wiederaufbau) und St. Markus (errichtet 1959-60). Auch hier zeigt jedoch die Sichtachsenanalyse, dass die Gebäude entweder mit deutlichem räumlichen Abstand zueinander wahrgenommen werden, oder aber überhaupt nicht gleichzeitig sichtbar sind. Aber auch bei gleichzeitiger Sichtbarkeit ist nicht zu erwarten, dass durch den Turm

mit der geplanten Fassadengestaltung eine negative Wirkung auf bestehende Bauwerke im Umfeld ausgeht.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass sich der Hochhausturm verträglich ins Stadtbild einfügt, und nur dort wirklich dominant in Erscheinung tritt, wo er gleichzeitig auch das einzige prägende Gebäude in der Stadtsilhouette darstellt. Vor diesem Hintergrund kann die Überschreitung der Höhenvorgabe aus dem Hochhauskonzept im konkreten Fall als vertretbar betrachtet werden.

Im Nahbereich hat der Hochhausturm in seiner geplanten Dimension als Endpunkt der Straße Am Pulverl / Bahnhofstraße selbst das Potential, zum Orientierungspunkt und stadt-bildprägenden Bauwerk für die angrenzenden Quartiere zu werden.

Das Wandbild in der Schalterhalle des bestehenden Bahnhofsgebäudes, welches die 600-jährige Entwicklung der Festung Ingolstadt zeigt, wird von einem Fachmann detailliert Fotodokumentiert. Im neuen Bahnhof soll dann eine fotografische Reproduktion an der Wand Richtung Bahnsteig aufgebracht werden. Die Deckenleuchten werden ebenfalls dokumentiert, fachgerecht abgenommen und eingelagert oder an geeigneter Stelle im Bahnhof (z.B. Eingangsfoyer Hochhaus) wiederverwendet.

Sollten im Rahmen der Bautätigkeit zur Errichtung des geplanten Mehrzweckgebäudes Bodendenkmäler zutage treten, sind diese gem. Art 8 Abs. 1 BayDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

15 Auswirkungen der Planung

Städtebau

- Schaffung eines städtebaulichen Hochpunktes als Orientierungselement und identitätsstiftendes Bauwerk für die umliegenden Stadtbereiche
- Erhalt der Raumkante entlang der Bahnhofstraße
- Schaffung von zentralen und verkehrstechnisch gut angebundenen Arbeitsmöglichkeiten
- Belebung des öffentlichen Raums durch Gastronomie und Einzelhandelsnutzungen im Bereich Erdgeschoss des geplanten Mehrzweckgebäudes

Grünordnung (Umweltbelange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7a), c) und d) BauGB)

In Anbetracht der bereits nahezu vollflächigen Versiegelung im Bestand ist nicht davon auszugehen, dass die Planung wesentliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima oder die biologische Vielfalt hat. Durch die Umsetzung einer retentionswirksamen Dachbegrünung im Bereich des Sockelbaus sind positive Effekte auf das lokale Mikroklima zu erwarten. Der vorhandene Baumbestand im Planungsgebiet (12 Platanen) kann voraussichtlich nicht erhalten werden. Gemäß artenschutzrechtlicher Vorprüfung sind bei Umsetzung geeigneter Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen keine negativen Effekte auf besonders geschützte Tierarten zu befürchten. Erhaltungsziele und der Schutzzwecke von Natura-2000-Gebieten sind nicht betroffen. Aufgrund der integrierten innerstädtischen Lage sind durch die Planung keine negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten.

Zum Schutz gegen Schallimmissionen sowie Schallemissionen wurden entsprechende Festsetzungen getroffen. Die Überschreitung von Luftqualitätsgrenzwerten ist nicht zu erwarten. Mit dem Vorkommen von Bodendenkmälern ist nicht zu rechnen, eventuell zutage tretende Bodendenkmäler werden in einem denkmalrechtlichen Verfahren qualifiziert behandelt. Durch die verdichtete Bauweise in einem zentralen und infrastrukturell gut erschlossenen Stadtbereich kann Verkehr vermieden und auf bestehende technische Ver- und Entsorgungseinrichtungen zurückgegriffen werden. Solarkollektoren und Photovoltaikanlagen sind im Planungsgebiet zulässig.

Gemäß der Begriffsbestimmung des Art. 2 Satz 1 i.V. Art. 3 Seveso III-Richtlinie befindet sich weder ein Betrieb nach Anhang I im Planungsgebiet noch in der näheren Umgebung. Von einer Gefährdung oder erheblichen Beeinträchtigungen kann nicht ausgegangen werden. Im Umkreis zum Planungsgebiet ist kein Betriebsbereich gem. § 3 Nr. 5a BImSchG vorhanden.

Verkehr und Erschließung

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde im September 2021 vom Ingenieurbüro gas, München, eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Demnach löst das geplante Vorhaben ca. 1.300 Kfz-Fahrten/24 h aus, davon ca. 40 Lkw-Fahrten/24 h. Innerhalb des Gutachtens wurde die Erweiterung des Parkhauses West berücksichtigt, sowie unterstellt, dass Neuverkehre im Bereich Hauptbahnhof schwerpunktmäßig dem Parkhaus West zugeordnet werden. Die Verlagerung von Pendlerverkehr Richtung Parkhaus Ost wurde ebenfalls mitberücksichtigt. Um mittel- und langfristig eine weitere Entwicklung des Areals um den Hauptbahnhof abwickeln zu können, wurde die Ausnutzung des aktuellen Baurechts in der Umgebung mitbetrachtet. Die prognostizierten Verkehrsmengen im Jahre 2035 wurden ebenfalls untersucht. Durch die Weiterentwicklung des Areals werden laut Gutachten Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum notwendig. Seitens des Gutachtens werden verschiedene Möglichkeiten hinsichtlich der Verbesserung der umliegenden Knotenpunkte vorgeschlagen, welche in Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation im weiteren Verfahren beurteilt werden. Grundsätzlich können die entstehenden Neuverkehre abgewickelt werden.

Im direkten Umfeld des Bahnhofes sind bauliche Anpassungen des vorhandenen öffentlichen Straßenraums erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Neuorganisation der Anlieferung, die Führung des Fußverkehrs und die Anordnung von Kurzzeitparkmöglichkeiten und barrierefreien Stellplätzen im Vorbereich des Bahnhofsgebäudes.

16 Kosten

Der Vorhabenträger ist bereit, die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ausgelösten ursächlichen Kosten und Lasten zu übernehmen und dafür einen Durchführungsvertrag mit der Stadt Ingolstadt abzuschließen. Eine entsprechende Grundlagenvereinbarung wurde zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger bereits abgeschlossen.

Aufgestellt am 23.07.2021
Dragomir Stadtplanung, München

Ergänzt am 20.09.2021
Stadtplanungsamt
61/2