



**kammerl+**  
**kollegen**

Architekten  
Innenarchitekten  
Ingenieure

**Sichtachsen-Untersuchung zur Feststellung der  
Stadtbildverträglichkeit im Rahmen des Bebauungsplan  
109 N / Ingolstadt Hauptbahnhof**

**Datum: 18.08.2021**

## **Inhaltsverzeichnis**

	<b>Seite</b>
1 Aufgabenstellung und unterstellte Planungsparameter	3
2 Projektbeschreibung	5
2 Bearbeitungsgrundlage	7
3 Örtliche Gegebenheiten	8
4 Städtebauliche Dominanten	9
5 Sichtachsenuntersuchungen	10-16
6 Zusammenfassung und Empfehlung	17-18

## 1 Aufgabenstellung und unterstellte Planungsparameter

Nach den Vorgaben des Ingolstädter Hochhauskonzepts sollte die Höhe höherer Bauwerke "einerseits in Bezug zur unmittelbaren Umgebung und andererseits zur historischen Altstadt mit ihren prägenden Bauwerken stehen. Für Ingolstadt ergeben sich Maximalhöhen, die sich von den symbolträchtigsten und stadträumlich am meisten hervortretenden Gebäuden der Stadt ableiten:

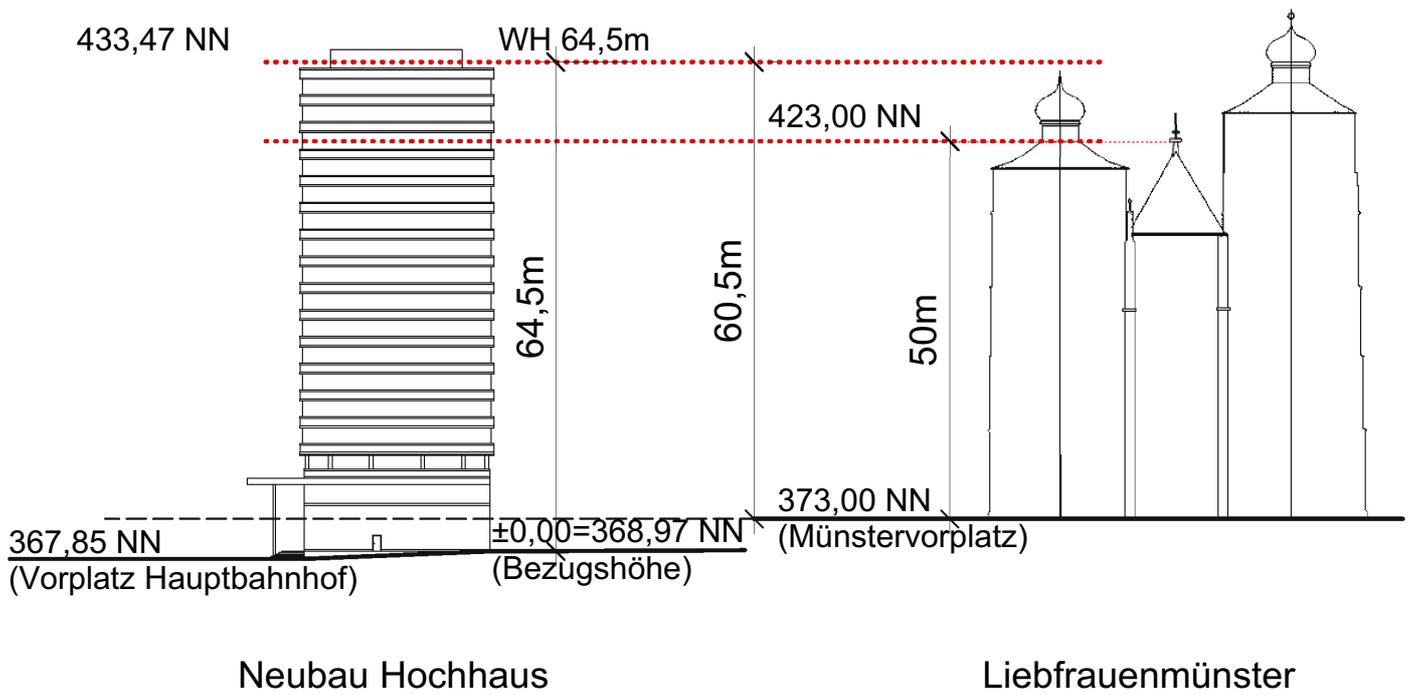
Dem Liebfrauenmünster und dem Neuen Schloss (...) Die städtebaulich relevante Höhe des Mittelschiffs vom Liebfrauenmünster liegt bei 423,00 m ü NN. Gemessen am Höhenbezugspunkt des Münstervorplatzes ergibt sich daraus eine Höhe von 50 m." (Hochhauskonzept Ingolstadt, April 2016)

Für den Neubau des Hochhauses ist eine maximale Wandhöhe von 64,5m über dem Höhenbezugspunkt 368,97m ü.NN. vorgesehen. Das entspricht 433,47m ü.NN.

Somit überschreitet das geplante Gebäude die für das Kerngebiet vorgesehene maximal zulässige Höhe.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll nun, anhand von seitens der Stadt in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege festgelegten Sichtachsen, untersucht werden, ob das geplante Gebäude denkmalrechtlich hinnehmbar und Stadtbildverträglich ist, um negative Auswirkungen in Bezug auf Fernwirkung, Stadtsilhouette, Blickbeziehungen, etc. ausschließen zu können

### Höheneinordnung Neubau



## **2 Projektbeschreibung**

Das Bauwerk gliedert sich in zwei Hauptteile:

einem 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 Gleisanlage 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.

Das Erdgeschoss beinhaltet neben der großen zentralen Bahnhofshalle mit den üblichen bahnnahen Funktionen Reisezentrum, Fahrgastinformation, Wartebereich etc. noch Einzelhandelsflächen für die Versorgung mit Reisebedarf.

Des Weiteren befindet sich im Erdgeschoss der Eingangsbereich des Hochhauses.

Im ersten Obergeschoss werden bahnhofsnahe Verwaltungsbereiche (Bahnhofsmanagement, Bundespolizei) untergebracht.

Das Gebäude wird komplett unterkellert. Im Keller befinden sich die Technikbereiche, Lager und Entsorgungsräume sowie die bestehende Krisen-Koordinationsstelle (KKS).

Der Hochhausturm beginnt mit dem 3. Geschoss, hier befindet sich der Übergangsbereich zum Sockel mit den Zugangsmöglichkeiten zum begrünten Flachdach.

Das 3.- 17. Geschoss bilden die Hochhausregelgeschosse mit Büro- und Verwaltungsnutzung, welche durch die Räumlichkeiten des 5. Rathauses der Stadt Ingolstadt in Anspruch genommen werden.

Die Technikbereiche auf dem Dach über dem Hochhaus werden mit einer zur Fassade deutlich zurückgesetzten, nicht überdachten Einhausung versehen.



Visualisierung des Entwurfs

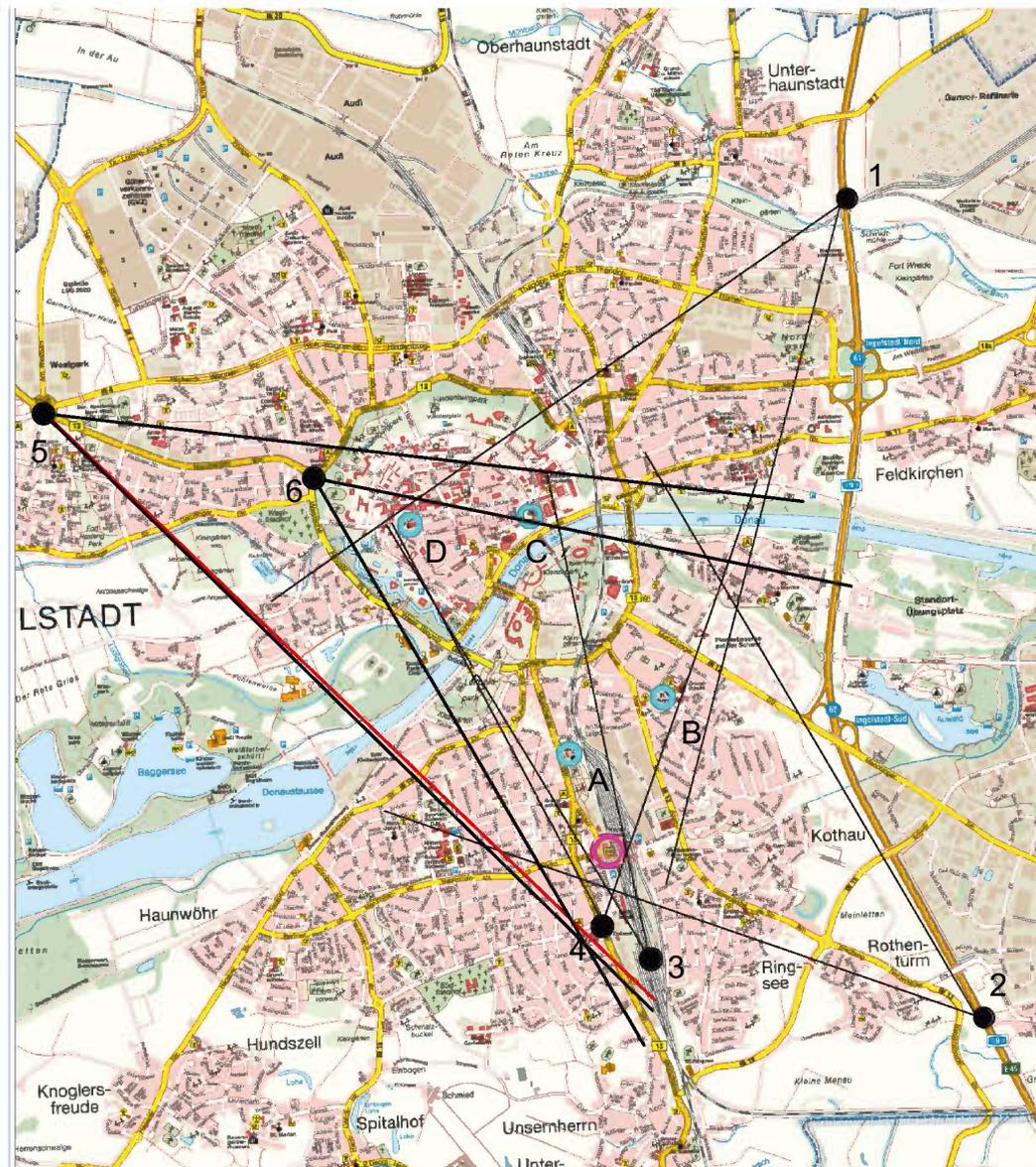
### **3 Bearbeitungsgrundlage**

- [1] Daten des 3D-Modells der Stadt Ingolstadt
- [2] Abgestimmte Standpunkte und Blickachsen
- [3] aktuelle Entwurfsplanung, Stand 21.07.2021

#### 4 örtliche Gegebenheiten

dem u.A. Plan ist die Lage der untersuchten Standorte (schwarze Punkte) und Blickwinkel zu entnehmen.

Es soll die Stadtbildverträglichkeit des Ersatzbaus Bahnhof (magentafarbener Kreis) vor allem in Hinblick auf die städtebaulichen Dominanten (cyanfarbene Kreise) untersucht werden.



Ausschnitt Stadtplan, ohne Maßstab

Standpunkte:

- 1 Autobahn v. Norden (Unterhaunstadt)
- 2 Autobahn v. Süden (Rothen-turm)
- 3 Gleisbett v. Süden
- 4 Münchener Straße (Höhe Zollamt)
- 5 Neuburger Straße
- 6 westliche Ringstraße

Dominanten:

- A St. Anton
- B St. Markus
- C Neues Schloss
- D Liebfrauenmünster

5 Städtebauliche Dominanten:



St. Anton, katholische Pfarrkirche  
Grundsteinlegung im Jahr 1914



St. Markus, evangelische Kirche  
eingeweiht 1960



Münster Zur Schönen Unserer Lieben Frau  
oder Liebfrauenmünster, katholische Pfarrkirche  
Grundsteinlegung im Jahr 1425



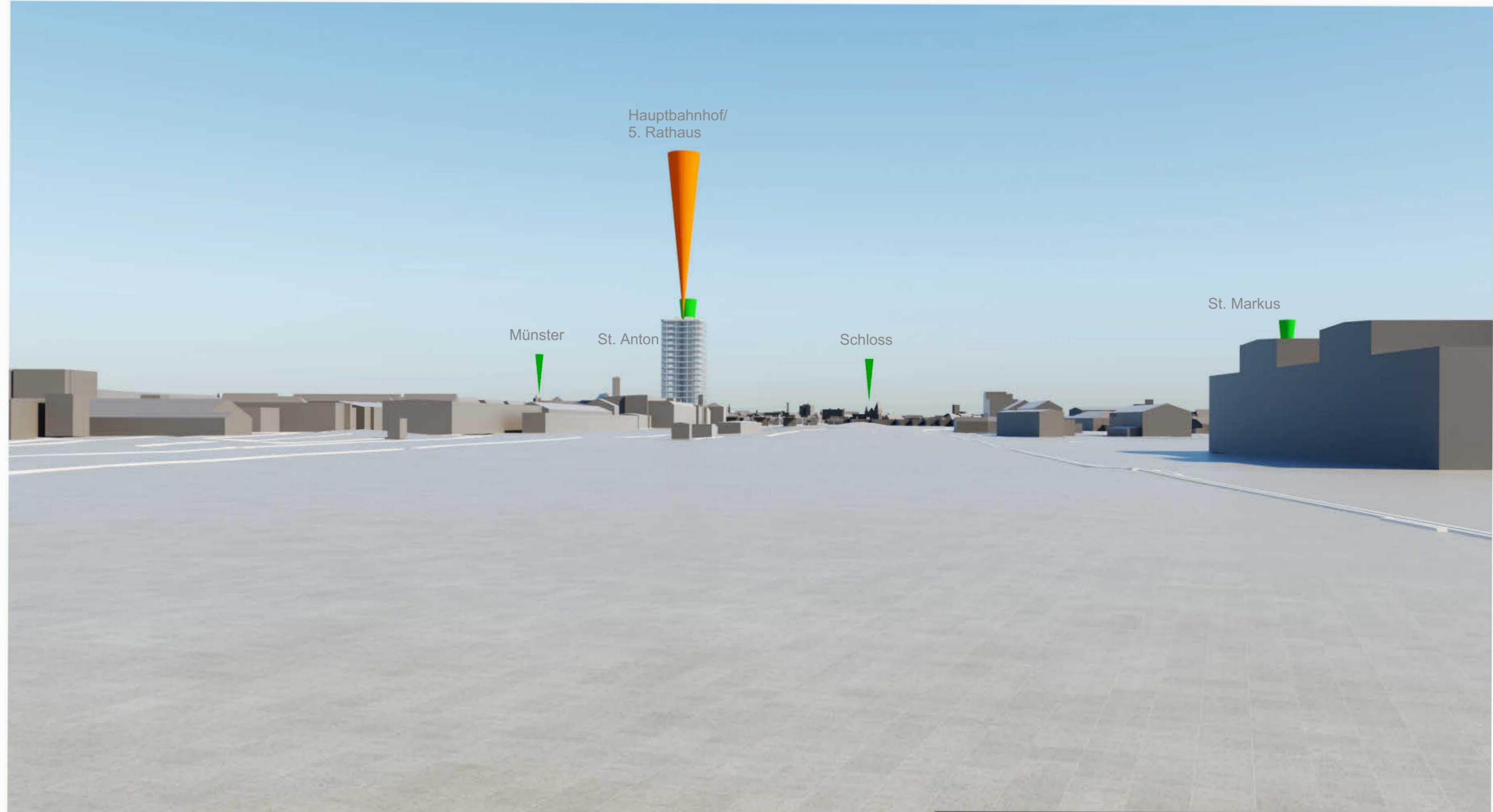
Neue Schloss in Ingolstadt, Profanbau  
erbaut ca. 1430



Standpunkt 1 - Autobahn von Norden (Unterhaunstadt) | 2021.06.21 • 06:30h



Standpunkt 2 - Autobahn von Süden (Rothenturm) | 2021.06.21 • 06:30h



Hauptbahnhof/  
5. Rathaus

Münster

St. Anton

Schloss

St. Markus

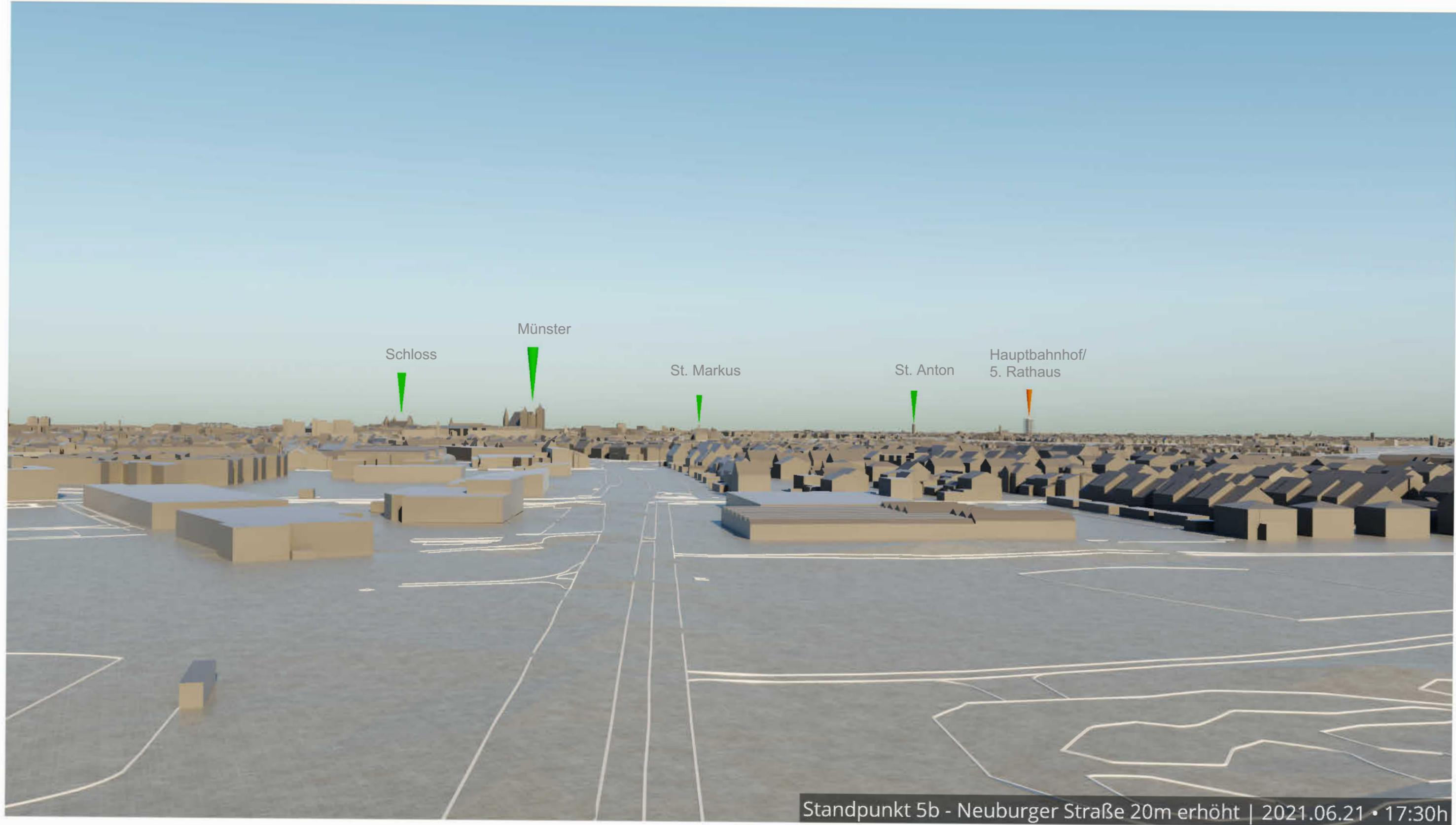
Standpunkt 3 - Gleisbett von Süden | 2021.06.21 • 08:30h



Standpunkt 4 - Münchner Str. (Zollamt) | 2021.06.21 • 13:30h



Standpunkt 5 - Neuburger Straße | 2021.06.21 • 17:30h



Standpunkt 5b - Neuburger Straße 20m erhöht | 2021.06.21 • 17:30h



Standpunkt 6 - Westliche Ringstraße | 2021.06.21 • 17:30h

## **6 Zusammenfassung und Empfehlungen**

### Sichtachsen 1, 5 und 6

Von der A9 (Unterhaunstadt) aus Richtung Norden, vom Audi-Ring entlang der Neuburger Straße und von der Westlichen Ringstraße aus tritt der neue Hochpunkt aus normaler Blickpunkthöhe praktisch nicht in Erscheinung.

### Sichtachse 2

Von der A9 (Rothenturm) aus Richtung Süden ist der Turm in der Stadtsilhouette sichtbar und aufgrund der größeren Nähe zum Standpunkt auch deutlicher wahrnehmbar, hält jedoch optisch einen weiten Abstand zu den prägenden historischen Gebäuden Liebfrauenmünster und Neues Schloss.

### Sichtachse 3

Im Nahbereich (Standort an der Münchner Straße auf Höhe Zollamt) ist der neue Turm deutlich wahrnehmbar, tritt jedoch hier nicht in Konkurrenz zu anderen markanten Gebäuden im Stadtgebiet.

### Sichtachse 4

In der Blickachse vom südlichen Gleisbett aus in Richtung Altstadt entfaltet der Turm seine größte optische Dominanz. Hier prägt er durchaus die Stadtsilhouette und wirkt als stadträumliche Markierung des Hauptbahnhofes Ingolstadt. Das Liebfrauenmünster ist aus dieser Perspektive praktisch nicht zu sehen. Das Neue Schloss liegt genau in der Achse des Gleisbettes und ist damit vom gewählten Standort aus sichtbar, tritt jedoch aufgrund der größeren Entfernung deutlich weniger in Erscheinung, als der neue Hochhausturm. Da jedoch aus dem Zug der Blick direkt nach vorne ohnehin nicht möglich ist, kann auch hier davon ausgegangen werden, dass die beiden Gebäude nicht in optischer Konkurrenz zueinander stehen.

Aufgrund der räumlichen Entfernung hat das Vorhaben am Hauptbahnhof demnach keine negativen Auswirkung auf das Münster oder die Altstadt als Gesamtensemble. Die einzigen prägenden Bauten in der näheren Umgebung, sind die Türme der Kirchen St. Anton (errichtet 1914-25, 1945-47 Wiederaufbau) und St. Markus (errichtet 1959-60).

Auch hier zeigt sich jedoch, dass die Gebäude entweder mit deutlichem räumlichen Abstand zueinander wahrgenommen werden, oder aber überhaupt nicht gleichzeitig sichtbar sind.

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 Höhengabe 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 stadtbildprägenden Bauwerk für die angrenzenden Quartiere zu werden.

Dieser Bericht besteht aus 18 Seiten

Kammerl+Kollegen

Dipl.Ing. Tobias Rieder