



Abwägung zu den eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB

Nr.	Behörde / Träger öffentlicher Belange / Öffentlichkeit
-Stellungnahme mit Anregung-	
1.	Bayerisches Landesamt für Umwelt vom 01.10.2019
2.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege vom 14.10.2019
3.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 24.10.2019
4.	Bezirksausschuss XII – Münchner Straße vom 15.10.2019
5.	Deutsche Bahn AG – DB Immobilien vom 28.10.2019
6.	Deutsche Telekom Technik GmbH vom 23.09.2019
7.	Eisenbahn-Bundesamt vom 29.10.2019
8.	Handelsverband Bayern e.V. vom 14.10.2019
9.	Handwerkskammer für München und Oberbayern vom 28.10.2019
10.	Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern vom 21.10.2019
11.	Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR vom 25.10.2019
12.	Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. vom 22.10.2019
13.	Planungsverband Region Ingolstadt vom 22.10.2019
14.	Regierung von Oberbayern vom 15.10.2019
15.	Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH vom 11.10.2018
16.	Umweltamt vom 21.10.2019
17.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH vom 09.10.2019
18.	Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt vom 07.10.2019
-Stellungnahme ohne Anregung-	
19.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ingolstadt vom 07.10.2019
20.	Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern vom 02.10.2019
21.	Bayernets GmbH vom 25.09.2019
22.	Bayernwerk Netz GmbH vom 30.09.2019
23.	Immobilien Freistaat Bayern vom 08.10.2019
24.	Landratsamt Neuburg-Schrobenhausen vom 28.10.2019
25.	Landratsamt Pfaffenhofen a.d.Ilm vom 17.10.2019
26.	Uniper Kraftwerke GmbH vom 18.10.2019



1. Bayerisches Landesamt für Umwelt mit Schreiben vom 01.10.2019

Als Landesfachbehörde befasst sich das Bayerische Landesamt für Umwelt v.a. mit umweltbezogenen Fachfragen bei Planungen und Projekten mit überregionaler und landesweiter Bedeutung, mit Grundsatzfragen von besonderem Gewicht sowie solchen Fachbelangen, die von örtlichen und regionalen Fachstellen derzeit nicht abgedeckt werden (z.B. Rohstoffgeologie, Geotopschutz, Geogefahren). Nach Prüfung durch die betroffenen Fachreferate werden solche Belange nicht berührt bzw. wurden ausreichend berücksichtigt.

Zu den örtlich und regional zu vertretenden Belangen des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes wird auf die Stellungnahmen des Umwelt- und Rechtsamtes bei der Stadt Ingolstadt (Untere Naturschutzbehörde und Untere Immissionsschutzbehörde) verwiesen. Die Belange der Wasserwirtschaft und des vorsorgenden Bodenschutzes werden vom Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt wahrgenommen. Diese Stellen werden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bei besonderem fachspezifischem Klärungsbedarf im Einzelfall beraten.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Die Stellungnahme des städtischen Umweltamtes zu den Belangen des Naturschutzes sowie der Landschaftspflege findet sich zusammen mit einer entsprechenden Beschlussempfehlung der Verwaltung unter Punkt 16 des vorliegenden Dokumentes. Das im Rahmen des Verfahrens eingeholte Gutachten zum Schallschutz wurde mit dem städtischen Umweltamt abgestimmt. Die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Ingolstadt wird nachfolgend unter Nummer 18 behandelt.

2. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege mit Schreiben vom 14.10.2019

Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange

Es wird dringend empfohlen, das Wandbild in der Haupthalle zur Geschichte der Festung Ingolstadt und die historischen Deckenleuchter bei einem Abriss des Bahnhofsgebäudes zu bergen oder wenigstens ausreichend zu dokumentieren. Die Gestaltung eines Neubaus ist wegen des Nähebereichs zu Einzeldenkmälern mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen. Ansonsten bestehen keine denkmalfachlichen Bedenken.

Bodendenkmalpflegerische Belange

Es wird darauf hingewiesen, dass eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder an die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1-2 BayDSchG unterliegen.

Art. 8 Abs. 1 BayDSchG

Wer Bodendenkmäler auffindet ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Zur Anzeige verpflichtet sind auch Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.



Art. 8 Abs. 2 BayDSchG

Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Die Untere Denkmalschutzbehörde erhält dieses Schreiben per E-Mail mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für allgemeine Rückfragen zur Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege steht dieses selbstverständlich gerne zur Verfügung. Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege oder Bodendenkmalpflege betreffen, sind direkt an den für die Stadt Ingolstadt zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalpflege zu richten.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange:

Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangene Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege wurde dem Vorhabenträger zur Kenntnisnahme und Beachtung weitergeleitet, sodass diesem die Empfehlungen der Einwendungsführerin in Bezug auf das Wandbild sowie die historischen Deckenleuchter bekannt sind und bei Abriss des bestehenden Bahnhofsgebäudes entsprechend berücksichtigt werden können. Ergänzend soll in den noch mit dem Vorhabenträger abzuschließenden Durchführungsvertrag eine entsprechende Regelung zur Dokumentation bzw. Bergung des Wandbildes und der historischen Deckenleuchter aufgenommen werden. In Kapitel 14 der Planbegründung finden sich hierzu bereits entsprechende Ausführungen.

Um die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Einzeldenkmäler im Nähebereich beurteilen zu können, wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens in Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde sowie dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege eine sogenannte Sichtachsen-Untersuchung zur Feststellung der Stadtbildverträglichkeit durchgeführt. Die Ergebnisse wurden bei der Planung berücksichtigt und in die Planbegründung unter Kapitel 6.1 (Abschnitt Maß der baulichen Nutzung), 6.2 (Abschnitt Abstandsflächen) sowie 14 (Denkmalpflege) eingearbeitet. Nach Ergebnis der Gebäudesimulation tritt der geplante Bahnhofsneubau nur dort dominant in Erscheinung, wo er gleichzeitig auch das einzige prägende Gebäude in der Ingolstädter Stadtsilhouette darstellt. Negative Auswirkungen auf das Münster oder die Altstadt als Gesamtensemble, sowie die Türme der Kirchen St. Anton und St. Markus sind nicht zu erwarten. Durch die horizontal durch Fensterbänder gegliederte Klinkerfassade wird die Materialität des gegenüberliegenden denkmalgeschützten ehemaligen Eisenbahnbetriebsamtes aufgegriffen, sodass sich der Neubau trotz seiner städtebaulichen Dominanz auch verträglich in sein direktes Umfeld einfügt.

Bodendenkmalpflegerische Belange:

Die Planbegründung beschreibt in Kapitel 14 die bodendenkmalpflegerische Situation vor Ort und weist auf die gesetzliche Meldepflicht bei eventuell zu Tage tretenden Bodendenkmälern hin. Bei Umsetzung des geplanten Vorhabens sind keine zusätzlichen Bodeneingriffe zu erwarten.



3. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr mit Schreiben vom 24.10.2019

Bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage bestehen seitens der Bundeswehr aus liegenschaftsmäßiger, infrastruktureller und schutzbereichsmäßiger Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Bedenken. Die Belange der Bundeswehr sind berührt, aber nicht betroffen. Im weiteren Verfahren ist das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr unter Angabe des Aktenzeichens weiterhin zu beteiligen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wird im Rahmen des förmlichen Beteiligungsverfahrens nach § 4 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt. Weiterer Abwägungsbedarf ergibt sich aus der Stellungnahme nicht.

4. Bezirksausschuss XII – Münchner Straße in seiner Sitzung am 15.10.2019

Aufbauend auf die im Bezirksausschuss nach Vorstellung der Planungen stattfindende Diskussion und die Erläuterungen des Vertreters des Stadtplanungsamtes regt der Bezirksausschuss Folgendes an:

- Innerhalb des Hauptbahnhofsgebäudes soll der Transport von Fahrrädern z.B. durch das Anbringen von Treppenrampen für Fahrräder erleichtert werden.
- Die Auswirkungen des neuen Hauptbahnhofsgebäudes auf den Verkehr im Umkreis des Hauptbahnhofes sollen Berücksichtigung finden. In direkter Umgebung sollen insbesondere die Verkehrsbeziehungen (Fahrradverkehr, Autoverkehr, Fußgängerverkehr) in die Planungen einkalkuliert werden.
- Autostellplätze in der Umgebung des Hauptbahnhofes sollen im Zuge der aktuellen Planung nachgewiesen werden
- Die zukünftige Abwassersituation (Kanalbelastung durch Entwässerung) soll in Kombination mit dem Nachweis von Grünflächen in besonderem Maße geprüft werden.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Der Bahnhofsneubau wird barrierefrei errichtet, sodass ein Transport von Fahrrädern unkompliziert möglich ist.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, welche die Auswirkung des Vorhabens auf die verkehrliche Situation im Umkreis des Hauptbahnhof-Areals betrachtet. Die Ergebnisse der Untersuchung finden sich in Kapitel 15 der Planbegründung und wurden ebenso wie die Verkehrsbeziehungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Da mittelfristig auch auf dem benachbarten Postareal sowie auf dem Eckgrundstück Prinz-Leopold-Straße / Münchner Straße bauliche Entwicklungen zu erwarten sind und sich daraus zusammen mit dem verfahrensgegenständlichen Neubau am Hauptbahnhof diverse Anforderungen an den öffentlichen Raum ergeben, ist eine umfassende Betrachtung des Bahnhofsumfeldes erforderlich. Hierfür sollen unter Einbeziehung des Bezirksausschusses die Strukturüberlegungen aus dem Jahr 2018 fortgeschrieben und der öffentliche Raum im Umfeld des Hauptbahnhofes unter Beachtung der Ergebnisse aus der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zukunftsfähig gestaltet werden.



Die für das Vorhaben erforderlichen Stellplätze sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück gemäß der städtischen Garagen- und Stellplatzsatzung in der jeweils geltenden Fassung nachzuweisen. Da aufgrund der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung unter Nr. I.2 davon auszugehen ist, dass die im Erdgeschoss vorgesehenen Nutzungen überwiegend von Reisenden frequentiert werden, ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan unter Ziffer I.9 die Möglichkeit einer Reduzierung der für die Erdgeschossnutzung nachzuweisenden Stellplätze auf 30 % vorgesehen.

Basierend auf Auslastungserhebungen der beiden Parkhäuser Hauptbahnhof West und Hauptbahnhof Ost aus dem Jahr 2017 kann ein Großteil der erforderlichen Stellplätze in den beiden bestehenden Parkhäusern nachgewiesen werden. Zudem zeigte eine Machbarkeitsstudie, dass das Parkhaus West um eine weitere Parkebene aufgestockt werden kann, wodurch 91 zusätzliche Parkplätze entstehen. Der durch den Neubau des Hauptbahnhofgebäudes ausgelösten zusätzlichen Stellplätze kann somit in fußläufiger Entfernung zum Vorhabengebiet in den beiden bestehenden Parkhäusern nachgewiesen werden. *(Anmerkung: Aufgrund der Corona Pandemie 2020/2021 und teils erheblichen Nutzungseinschränkungen im Zuge der Sanierungsarbeiten 2018/2019 wurde im Rahmen der Auslastungserhebung auf Zahlen aus dem Jahre 2017 zurückgegriffen).*

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde vom Vorhabenträger ein mit den Ingolstädter Kommunalbetrieben abgestimmtes Entwässerungskonzept erstellt. Demnach wird das auf dem Vorhabengebiet anfallende Regenwasser über einen Stauraumkanal gedrosselt in die bestehende Mischwasserkanalisation abgeleitet. Die vorherrschenden Kanäle sind nach Aussage der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR hierfür ausreichend dimensioniert und aufnahmefähig. Über die gem. Nr. I.14 im Bebauungs- und Grünordnungsplan festgesetzte Dachbegrünung wird anfallendes Regenwasser effektiv zurückgehalten und sodann, während ein gewisser Anteil verdunstet und somit dem natürlichen Wasserkreislauf rückgeführt wird, verzögert in die Kanalisation eingeleitet. Nähere Ausführungen hierzu finden sich in Kapitel 6.1 (Abschnitt Grünordnung) sowie Kapitel 7 (Entwässerung) der Planbegründung.

5. Deutsche Bahn AG – DB Immobilien mit Schreiben vom 28.10.2019

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet folgende Gesamtstellungnahme zum Bauleitplanverfahren.

Gegen die geplante Bauleitplanung bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der Deutschen Bahn AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.

Die Eisenbahnen sind nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahnstruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten (§ 4 Absatz 3 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG).

1. Immobilienrechtliche Belange

Im Bereich des Bebauungsplanes sind Grundstücke der Deutschen Bahn AG mit einbezogen. Da die Überplanung durch die Bauleitplanung mit der Zweckbestimmung der Fläche vereinbar



ist und es sich somit um eine bahnverträgliche Überplanung handelt, wird den Festsetzungen auf den Bahnflächen zugestimmt

Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass es sich bei Flächen im Eigentum der Bahn um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen handelt, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Es wird daher darauf aufmerksam gemacht, dass auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen der Fachanhörung direkt am Verfahren zu beteiligen ist.

Inanspruchnahme der Bahnflächen:

Für die Inanspruchnahme von Bahnflächen sind vor Baubeginn vertragliche Regelungen mit der DB AG erforderlich.

2. Infrastrukturelle Belange

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Veränderungen und Maßnahmen an Dienstbarkeitsanlagen bzw. Bahnbetriebsanlagen dürfen nicht ohne Genehmigung des Dienstbarkeitsberechtigten bzw. des Anlagenverantwortlichen erfolgen. Es wird gebeten, die Unterlagen daraufhin zu prüfen. Besteht ein entsprechender Sachverhalt, so sind die für die Beurteilung der zu entscheidenden Fragen erforderliche Angaben zu ergänzen und der Deutschen Bahn AG- DB Immobilien Region Süd erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Ergeben sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf Eisenbahnbetriebsanlagen, behält sich die Einwendungsführerin weitere Bedingungen und Auflagen vor.

3. Hinweise für Bauten nahe der Bahn

Es wird auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischer Bedingungen und einschlägigen Regelwerke, zu erfolgen.

Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Deutschen Bahn (3,30 m lichter Raum von Gleisachse) ist auf Dauer sicher auszuschließen. Dies ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

Sollte das Freihalten des geforderten Raumes nicht gewährleistet werden können, so ist für den Zeitraum der Bauarbeiten, Inspektion und/oder Instandhaltungsmaßnahmen das Gleis für den Zugverkehr zu sperren. Die Sperrung der Gleise mittels einer baubetrieblichen Anmeldung und einer Betriebs- und Bauanweisung (Beta) ist rechtzeitig vor Baubeginn gemäß Ril 406 bei dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG zu beantragen. Fristen sind bei dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG zu erfragen.



Sollte ein Betreten der Bahnanlagen notwendig werden, ist rechtzeitig im Vorfeld eine örtliche Einweisung durchzuführen, die Seite 1 des Sicherungsplanes ist vorzulegen. Außerdem dürfen die Arbeiten nur im Schutz von Sicherungsposten bzw. anderen zugelassenen Sicherungsverfahren ausgeführt werden.

Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen.

Alle erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Sicherung gegen Gefahren aus der Arbeit und des Eisenbahnbetriebes bei Arbeiten im Gleisbereich hat der Auftragnehmer für seine Mitarbeiter und seine Erfüllungsgehilfen nach den Unfallverhütungsvorschriften der Eisenbahnunfallkasse (EUK) sowie der Ril 132.0118 der DB AG und der für bauausführende Betriebe geltenden Bestimmungen der für sie zuständigen Unfallversicherungsträger ohne besondere Aufforderung und auf seine Kosten zu treffen.

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.

Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Gesetzlichen Unfallversicherung GUV-V A1, GUV-V A3, GUV-V D6, GUV-V D30.1, GUV-V D33, GUV-R 2150, DV 462 und die DB Richtlinien 132.0118, 132.0123, 825 zu beachten.

Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird.

Die Bauherrn haben zu gewährleisten, dass von Kunden / Besuchern der Betriebe keine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausgeht oder DB Anlagen beeinträchtigt werden.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Können bei einem Kraneinsatz oder Baggereinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mind. 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist.

Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden.

Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch den Bauherrn vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2). Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenen Prüfstatiker geprüft



worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.

Der Einflussbereich von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) darf nicht ohne Vorlage eines geprüften statischen Nachweises abge- oder untergraben werden, auch nicht in geradliniger Fortsetzung der gedachten Linie unterhalb der jeweiligen Geländeoberfläche. Der Stützbereich verläuft im allgemeinen 1 : 1,5 geneigt; er beginnt am Schotterfußpunkt (im ungünstigsten Fall 3,40 m von der Gleisachse). Der Schotterfußpunkt ist gemäß Ril 800.0130 – Anhang 2, in Abhängigkeit der Örtlichkeit, durch den Fachdienst zu ermitteln.

Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden.

Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen.

Der Stützbereich ist definiert in den DB Konzernrichtlinie 836.2001 i.V.m. 800.0130 Anhang 2. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass Setzungen, auch im Millimeterbereich, im Bereich der Gleisanlagen unzulässig sind und einer eventuellen Verankerung im Gleisbereich oder im Einflussbereich von Eisenbahnverkehrslasten grundsätzlich nicht zugestimmt wird. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der Richtlinien 800.0130 „Streckenquerschnitte auf Erdkörper“ und 836.xxxx „Erdbauwerke planen ...“ zulässig.

Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken.

Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Es muss in jedem Fall dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können (Vermeidung von Betriebsgefährdungen).

Beim möglichen Einsatz eines Spritzgerätes wird auf die Gefahr (z.B. elektrischer Überschlag), die von der angrenzenden Bahn-Oberleitung (15 000 V) ausgeht, verwiesen.

Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.

Die Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten.

Sollte eine Abstandsflächenübernahme auf Flächen der DB Netz AG erforderlich sein, dann ist der Abschluss einer kostenpflichtigen vertraglichen Vereinbarung vor Baubeginn erforderlich.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass



unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Bei Aufschüttungen von Baumaterial sind die Schutzabstände zu spannungsführenden Teilen einzuhalten.

Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.

Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten. Die entsprechenden Merkblätter und Regelwerke - insbesondere ATV-DVWK-M 153, DWA-A 138 und die Verordnung über die erlaubnisfreie schadlose Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser (NWFreiV) sowie den dazugehörigen Technischen Regeln (TRENGW) - sind zu beachten und umzusetzen.

Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.

Die Vorflutverhältnisse (Bahnseitengraben) dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialien, Erdaushub etc. nicht verändert werden.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatzbeleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten.

Bei Bepflanzungen ist grundsätzlich zu beachten, dass Abstand und Art der Bepflanzung entlang der Bahnstrecke so gewählt werden müssen, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten.

Es wird auf die Verkehrssicherungspflicht (§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers hingewiesen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.).

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls vom Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.



Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

Hinweise Oberleitung:

Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Es wird ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hingewiesen und die hiergegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die Errichtung und die geplante Maßnahme betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der „Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB) der Deutschen Bahn AG zu beachten.

Insbesondere wird Bereich von Ingenieurbauwerken (Brücken usw.) auf die Richtlinie 804 verwiesen.

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.

Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen.

Die Funktionsweise der Oberleitungsanlage darf zu keinen Zeitpunkt in ihrer Verfügbarkeit beeinträchtigt werden.

Die einschlägige Sicherheitsrichtlinie der Oberleitung Richtlinie 132 0123, alle Richtlinien der DB Netz AG und VDE Vorschriften sind zu berücksichtigen .

Bei Arbeiten in der Nähe der Oberleitung ist grundsätzlich ein Sicherheitsabstand von 3 m einzuhalten. Ansonsten gelten die Abstände aus dem Auszug der DIN EN 50-122.

Zur Sicherung der Standsicherheit der Oberleitungsmasten darf im Druckbereich der Maste keine Veränderungen Bodenverhältnisse stattfinden. In diesem Bereich darf weder an- noch abgegraben werden. Bei Unterschreitung des Abstandes ist ein statischer Nachweis für die betroffenen Masten vom Veranlasser zu erbringen.

Die Oberleitungsmasten müssen für Instandhaltung/ Entstörungsarbeiten jederzeit allseitig zugänglich bleiben.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss.

Kabel der Leit- und Sicherungstechnik:

Die genaue Kabellage wird am 26.11.2019 geklärt.



Hinweise DB Energie GmbH:

Im angefragten Bereich befinden sich wichtige und betriebsnotwendige Kabel, Leitungen und Anlagen der DB Energie GmbH, I.ET-S-S-MÜ Aug. Ein Kabellageplan liegt als Anlage bei.

Folgende Punkte sind zu beachten:

Im angefragten Bereich befinden sich Kabel, Leitungen und Anlagen der DB Energie GmbH, I.ET-S-S-MÜ Aug.

Folgende Anlagen sind vorhanden und müssen ggf. verlegt werden:

- Anlagen im EG Keller sind HVT 2 neu inkl. HVT 2 alt (für Versorgung EG und Verkehrs Station) -> Hauptstromversorgung Ingolstadt Hbf; -> Umverlegen in neues BSH auf Bahnsteig A!
- Kabel und Kabeltrassen für Ringkabel HVT Mitte nach HVT 2 neu (2x NYY-J 4x150) -> Hauptstromversorgung Ingolstadt Hbf!; -> Umverlegen auf Bahngrund und Einführung in neues BSH auf Bahnsteig A!
- Kabel und Kabeltrassen für Ringkabel HVT 3 nach HVT 2 neu (2x NYY-J 4x150) -> Hauptstromversorgung Ingolstadt Hbf!; -> Umverlegen auf Bahngrund und Einführung in neues BSH auf Bahnsteig A!
- Kabel und Kabeltrassen für Versorgung BASA-gebäude (DB Netz AG und Vodafone) - Prinz-Leopold-Straße 12 (NYY-J 4x50 + NYY-J 4x35); -> Umverlegen und Einführung in neues BSH auf Bahnsteig A!
- Kabel und Kabeltrassen für Versorgung Tierklinik - Elisabethstraße 8 (NYY-J 4x35); -> Netzanschluss durch DB Energie kündigen; Eigentümer muss sich Anschluss der Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH besorgen!
- Kabel und Kabeltrassen für Versorgung ehem. Betriebsamt - Bahnhofstraße 5 (NKBA 4x16 + NKBA 3x25/16) -> Netzanschluss durch DB Energie kündigen; Eigentümer muss sich Anschluss der Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH besorgen!

Telekommunikationskabel:

Eine Beteiligung der DB Kommunikationstechnik GmbH hat ergeben, dass im betroffenen Bereich Betriebsanlagen der DB AG liegen. Die beiliegende Anlage „Betreiberauskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG incl. Kabellagepläne und den darin genannten Anlagen“ vom 22.07.2019 (Zeichen: B 23566 M DB KT) liegt zur Information bei und ist zwingend zu beachten. Die Gültigkeit der o.g. Stellungnahme wird bis zum 31.05.2020 verlängert. Das Schreiben der DB Kommunikationstechnik GmbH vom 15.10.2019, Zeichen B 23918 M DB KT, liegt als Anlage bei.

Aufgrund des Abbruchs des EG Ingolstadt HBF sowie des geplanten Neubaus ist es erforderlich, dass hinsichtlich der vorhandenen TK-Anlagen eine entsprechende Umsetzungsplanung durchgeführt wird und dies mit den Anlagenverantwortlichen TK der DB Netz AG sowie der DB Kommunikationstechnik GmbH zeitnah abgestimmt wird.

Im Keller des EG ist noch ein weiterer Raum, in dem sich DB System Komponenten, wie z.B. BKU, Router, Serverschränke, befinden. Über diese Anbindungen laufen alle IP-Anbindungen des Bahnhofs. Eine rechtzeitige Planung der Verlagerung ist bei DB System rechtzeitig zu beauftragen.



Weiterhin ist das Umsetzungskonzept für die TK-Anlagen neben der DB KT, dem Anlagenverantwortlichen TK mit I.NPS 23(S) abzustimmen.

Der angefragte Bereich enthält keine Kabel oder TK-Anlagen der Vodafone GmbH.

Der Bauherr ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.

Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen auf, dann ist umgehend die DB Netz AG bzw. die DB AG zu informieren.

Auf Strafbarkeit nach StGB §§ 315, 316 b) und 317 bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen.

Es wird auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn verwiesen. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben.

Werden, bedingt durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen usw. erforderlich, so sind hierfür entsprechende kostenpflichtige Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei DB AG, DB Immobilien, Team Leitungskreuzung bzw. Team Gestattungen, Barthstraße 12, 80339 München, zu stellen.

Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, so behält sich die DB AG weitere Auflagen und Bedingungen vor.

Der Antrag auf Baugenehmigung für das geplante Vorhaben ist erneut zur Stellungnahme vorzulegen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Zu 1. und 2. Immobilienrechtliche und infrastrukturelle Belange sowie Inanspruchnahme von Bahnflächen:

Das laufende Bauleitplanverfahren erfolgt in enger Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt sowie der DB Station & Service AG, welche ihrerseits – soweit erforderlich – die DB Netz AG sowie andere Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG mit einbezieht.

Das Eisenbahn-Bundesamt wurde frühzeitig vor dem Aufstellungsbeschluss über den geplanten Neubau des Hauptbahnhofgebäudes und die damit zusammenhängende erforderliche kommunale Bauleitplanung informiert. Die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens aus eisenbahnfachlicher Sicht zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange und Fachstellen wurden vorab mit dem Eisenbahn-Bundesamt abgestimmt und auch das Eisenbahn-Bundesamt selbst wurde im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung um Stellungnahme zu der beabsichtigten Bauleitplanung gebeten. Die eingegangene Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes ist unter Nr. 7 des Abwägungsdokumentes aufgeführt.

Das neue Hauptbahnhofgebäude wird mit einem ausreichenden Abstand zu den bestehenden Gleisanlagen errichtet, sodass keine Beeinträchtigung der bestehenden Gleisanlagen zu erwarten ist. Zudem sind keine Gefährdungen oder Störungen der Sicherheit sowie der Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs ausgehend von dem geplanten Vorhaben zu erwarten. Im Rahmen von



zahlreichen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens eingeholten Gutachten wird die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Eisenbahnverkehr bestätigt. Weiterhin erfolgen die Planungen zum Neubau des Ingolstädter Hauptbahnhofes mit den damit zusammenhängenden Veränderungen und Maßnahmen an den Dienstbarkeitsanlagen bzw. Bahnbetriebsanlagen in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn Station und Service AG sowie dem Eisenbahn-Bundesamt. Veränderungen und Maßnahmen an Dienstbarkeitsanlagen bzw. Bahnbetriebsanlagen außerhalb des Bahnhofsgebäudes sind in Zusammenhang mit dem Neubau des Hauptbahnhofgebäudes nicht vorgesehen.

Zu 3. Hinweise für Bauten nahe der Bahn, in der Nähe von Oberleitungen

Ein Großteil der Hinweise betrifft die konkrete Baudurchführung (z.B. Kraneinsatz, Abbrucharbeiten, Sicherheitsabstände zur Oberleitung etc.) und kann mangels Rechtsgrundlage im vorliegenden Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Entsprechende Auflagen werden daher – soweit erforderlich – im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Genehmigung/Planfeststellung oder im Rahmen der Baugenehmigung nach BauGB bestimmt.

Unabhängig hiervon wurde die Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien inkl. Anlagen dem Vorhabenträger mit der Bitte um Beachtung weitergeleitet, sodass diesem die in der Stellungnahme enthaltenen Hinweise und Vorgaben für Bauten nahe der Bahn bekannt sind und somit im Rahmen der weiteren Planungen und Bauarbeiten berücksichtigt werden können.

Die in der Stellungnahme zitierten Regelungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind obligatorisch und von Jedermann zu beachten, sodass entsprechende Regelungen im Bebauungs- und Grünordnungsplan entbehrlich sind. Gleiches gilt für die Vorgabe, dass das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischer Bedingungen und einschlägiger Regelwerke zu erfolgen hat. Es liegt allein in der Verantwortung des Vorhabenträgers sich über die geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu informieren und diese zu beachten.

Eine dauerhafte Einfriedung des Vorhabengrundstücks ist aufgrund der öffentlichen Nutzung als Bahnhofsgebäude nicht vorgesehen. Im Rahmen der Bautätigkeit obliegt es allerdings dem Vorhabenträger im Zuge der Baustelleneinrichtung entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z.B. Bauzaun) zu treffen.

Eine Abstandsflächenübernahme der DB Netz AG ist aufgrund der Festsetzung unter Nr. II.2 des Bebauungsplanes nicht erforderlich (Art. 6 Abs. 5 Satz 2 BayBO).

Eine Versickerung des Regenwassers ist nicht vorgesehen. Wie in Kapitel 5.4 und Kapitel 7 der Planbegründung dargestellt, wird das Niederschlagswasser, wie auch das im Plangebiet anfallende Abwasser, in die öffentliche Kanalisation abgeleitet.

In unmittelbarer Nähe zu den Gleisanlagen sind keine neuen Bepflanzungen vorgesehen. Durch die geplante Begrünung des Sockelgeschosses ist keine Beeinträchtigung der benachbarten Gleisanlagen zu befürchten.

Die vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden und auf das Planvorhaben einwirkenden Emissionen (z.B. Luft- und Körperschall, Erschütterungen etc.) wurden im Rahmen des Bauleitplan-



verfahrens gutachterlich betrachtet und im vorliegenden Bebauungsplan berücksichtigt. Nähere Ausführungen hierzu finden sich unter Kapitel 8 der Planbegründung.

Kabel der Leit- und Sicherungstechnik, Hinweise der DB Energie GmbH, Telekommunikationskabel

Wie eingangs bereits erwähnt, wurde die vorliegende Stellungnahme der Deutschen Bahn AG mit der Bitte um Beachtung an den Vorhabenträger weitergeleitet, sodass ihm der Leitungsverlauf auf dem Vorhabengrundstück bekannt ist. Es obliegt dem Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn mit den in der Stellungnahme genannten zuständigen Stellen innerhalb des Bahnkonzerns Kontakt aufzunehmen, um die Bauausführung unter Sicherung der bestehenden Leitungstrassen sowie die erforderlichen Umverlegungen zu koordinieren. Die erforderliche Umverlegung der Kabel und Kabeltrassen für die Versorgung der Tierklinik sowie des ehem. Betriebsamtes in der Bahnhofstraße 5 wird von Seiten der DB Energie GmbH koordiniert und den betroffenen Eigentümern frühzeitig bekannt gegeben.

Kreuzungen von Bahnstrecken mit Kanälen, Wasserleitungen etc. sind in Folge der vorliegenden Planung nicht erforderlich.

Die Deutsche Bahn AG wird im Zuge der förmlichen Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt. Die vom Stadtrat vorgenommene Abwägung ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens einsehbar. Das förmliche Abwägungsergebnis wird der Einwendungsführerin nach Abschluss des Bauleitplanverfahrens übermittelt.

6. Deutsche Telekom Technik GmbH mit Schreiben vom 23.09.2019

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.d. § 68 Abs.1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Zu der Planung wird wie folgt Stellung genommen:

Im Geltungsbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die durch die geplanten Baumaßnahmen möglicherweise berührt werden (siehe Bestandsplan in der Anlage – dieser dient nur der Information und verliert nach 14 Tagen seine Gültigkeit). Es wird gebeten bei der Planung und Bauausführung darauf zu achten, dass diese Linien nicht verändert werden müssen bzw. beschädigt werden. Sollte doch eine Verlegung notwendig werden, wird gebeten die erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig (ca. 6 Monate) vor Baubeginn mit der Fertigungssteuerung (E-Mail:nti-nl-sued-pti-21-fs@telekom.de) abzustimmen.

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 – siehe hier u.a. Abschnitt 6 – zu beachten. Es wird gebeten sicherzustellen, dass durch Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert wird.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Das Bauvorhaben tangiert die bestehenden Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom Technik GmbH. Dem Vorhabenträger wurde die vorliegende Stellungnahme mitsamt Lageplan



des Leitungsverlaufes mit der Bitte um Beachtung weitergeleitet. Es obliegt somit dem Vorhabenträger rechtzeitig vor Beginn der Abbruch- bzw. Neubaumaßnahmen Kontakt mit der Leitungsträgerin aufzunehmen, um die Bauausführung unter Sicherung der bestehenden Leitungstrassen sowie eine ggf. erforderliche Neuverlegung zu koordinieren.

In Kapitel 6.1 der Planbegründung wird auf die einschlägigen Regelwerke / Merkblätter zum Schutz des Leitungsbestandes bei Baumneupflanzungen hingewiesen. Sollte der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzte Baumstandort mit den vorhandenen Telekommunikationslinien kollidieren, so kann laut Nr. I.14 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes vom festgesetzten Baumstandort abgewichen werden, soweit die Abweichung grünordnerisch vertretbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belange vereinbar ist.

7. Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 29.10.2019

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltung – BEVVG) berühren.

Gegen die Aufstellung des Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 109 N „Hauptbahnhof“ der Stadt Ingolstadt bestehen von Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes keine Einwendungen, wenn sichergestellt ist, dass der Eisenbahnbetrieb im Bahnhof Ingolstadt Hbf durch die sich daraus ergebenden Baumaßnahmen weder gestört, noch beeinträchtigt wird.

Abschließend kann an dieser Stelle nochmals bestätigt werden, dass die in der Begründung zum Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 109 N „Hauptbahnhof“ auf Seite 3 f. enthaltenen Ausführungen zur fortbestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung des Areals sowie zur Notwendigkeit eines planrechtlichen Verfahrens nach § 18 AEG für die Errichtung des geplanten Gebäudes mit den vorangegangenen Abstimmungen zwischen der Stadt Ingolstadt sowie dem Eisenbahn-Bundesamt in Einklang stehen. In diesem Zusammenhang wird auf ein Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 03.12.2018 verwiesen. Hierin bestätigt das Eisenbahn-Bundesamt, dass die interne Prüfung zu dem Ergebnis geführt hat, dass der Erlass eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im vorliegenden Fall aus rechtlicher Sicht möglich ist. Insbesondere steht dem die fortbestehende eisenbahnrechtliche Widmung der hiervon betroffenen Grundstücksflächen nicht entgegen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Nach derzeitigem Stand wird der Eisenbahnbetrieb im Bahnhof Ingolstadt Hauptbahnhof durch die sich aus dem Vorhaben ergebenden Baumaßnahmen weder gestört, noch beeinträchtigt.

Die übrigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Ein Abwägungsbedarf ergibt sich hieraus nicht.

8. Handelsverband Bayern e.V. mit Schreiben vom 14.10.2019

Aus Sicht des Handelsverbandes Bayern spricht grundsätzlich nichts gegen die Errichtung eines Neubaus des Bahnhofsgebäudes mit den vorgesehenen Nutzungen, insbesondere zur



Deckung des Reisebedarfs. Aufgrund fehlender Angaben zu den geplanten Verkaufsflächen im Einzelhandel im Detail kann der Handelsverband Bayern hierzu aktuell keine detaillierte Stellungnahme abgeben.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Zwischenzeitlich wurden die Festsetzungen zu den zulässigen Nutzungen unter Nr. 1.2 des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes weiter konkretisiert. Demnach sind neben Einzelhandelsbetrieben mit schwerpunktmäßig nahversorgungsrelevanten Sortimenten und einer Verkaufsfläche von maximal 750 m² pro Einheit auch sonstige Einzelhandelsbetriebe mit dem Kernsortiment Reisebedarfsgüter und einer maximalen Verkaufsfläche von 220 m² pro Einheit zulässig. Durch die getroffenen Festsetzungen soll im Erdgeschoss des neuen Bahnhofsgebäudes eine lebendige Mischung aus unterschiedlichen Einzelhandelsangeboten entstehen, welche aufgrund der eingeschränkten Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Anbindung an das Gebäude insbesondere für Reisende sowie für Anwohner*innen in fußläufiger Entfernung attraktiv sind. Nähere Ausführungen finden sich hierzu in der Begründung unter Kapitel 6.1 (Abschnitt Art der baulichen Nutzung).

9. Handwerkskammer für München und Oberbayern mit Schreiben vom 28.10.2019

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern bedankt sich für die Beteiligung am Verfahren der Stadt Ingolstadt für die geplante Neugestaltung des Hauptbahnhofs. Das bestehende Gebäude soll durch einen zweigeschossigen Sockelbau mit aufgesetztem Hochhausturm ersetzt werden. Eine wesentliche Zielsetzung ist der Ausbau der vorhandenen Strukturen zu einem Stadtteilzentrum für den Süden Ingolstadts. Es sind nicht nur bahnbezogene Nutzungen sowie Verwaltungsräume der DB und Räume der Bundespolizei geplant, im Erdgeschoss des geplanten Gebäudes ist ein diverses Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot vorgesehen. Den bisherigen Nahversorgungsstandort bilden die Münchner Straße und die Straße Am Pulverl.

Trotz integrierter Lage stellt die Situierung des Einzelhandels in all den Bereichen, die dem sogenannten Reisebedarf zugeordnet werden (als Ausnahmeregelung zum LadSchlIG, die für Verkaufsstellen an Bahnhöfen und Flughäfen gilt) eine unlautere Konkurrenz zu den bestehenden Versorgungsstrukturen in der Haupteinkaufsstraße dar. Es wird daher gebeten zu bedenken, dass dies insbesondere für die konsumnahen, mit Ladengeschäften ausgestatteten Gewerke massive Wettbewerbsverzerrungen mit sich brächte und für diese letztendlich eine existenzielle Bedrohung darstellt.

Im Rahmen der Verkehrsplanung wird darüber hinaus zu Bedenken gegeben, dass verkehrsberuhigte Zonen bzw. Shared-Space- Konzepte zu veränderten Verkehrsströmen führen können. Es wird daher gebeten, bei der Planung zu berücksichtigen, dass nicht nur die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe im Umfeld des Plangebietes mittels Verkehrswegen weiterhin gewährleistet sein muss, sondern ebenso eine ausreichende Zahl an Parkflächen zur Verfügung stehen muss. Vor allem für Betriebe die durch den Vertrieb und den Verkauf ihrer Produkte auch im Handel tätig sind, ist die Erreichbarkeit des Ladengeschäftes für ein erfolgreiches Wirtschaften zwingend erforderlich. Zu der Thematik der verkehrlichen Situation soll ein Verkehrsgutachten beauftragt werden. Es wird darum gebeten, dass die genannten Aspekte hier Eingang finden.



Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Gem. der Festsetzung unter Nr. I.2 des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes sind im Erdgeschoss des Bahnhofsneubaus neben Einzelhandelsbetrieben mit schwerpunktmäßig nahversorgungsrelevanten Sortimenten und einer Verkaufsfläche von maximal 750 m² pro Einheit auch sonstige Einzelhandelsbetriebe mit dem Kernsortiment Reisebedarfsgüter und einer maximalen Verkaufsfläche von 220 m² pro Einheit zulässig. Durch die getroffenen Festsetzungen soll im Erdgeschoss des neuen Bahnhofsgebäudes eine lebendige Mischung aus unterschiedlichen Einzelhandelsangeboten entstehen, welche aufgrund der eingeschränkten Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Anbindung an das Gebäude insbesondere für Reisende sowie für Anwohner*innen in fußläufiger Entfernung attraktiv sind.

Eine wie in der Stellungnahme genannte massive Wettbewerbsverzerrung bzw. die Entstehung einer unlauteren Konkurrenz zu den bestehenden Versorgungsstrukturen in der Haupteinkaufsstraße ist infolge der Planfestsetzungen nicht zu befürchten.

Gem. § 8 Abs. 1 Ladenschlussgesetz (LadSchlG) ist auf Personenbahnhöfen von Eisenbahnen der Verkauf von Reisebedarfsartikeln während der allgemeinen Ladenschlusszeiten zulässig. Mit dieser Regelung lässt der Gesetzgeber Ausnahmen von den Allgemeinen Ladenschlusszeiten an Personenbahnhöfen von Eisenbahnen ausdrücklich zu, beschränkt diese jedoch auf die Sortimente des Reisebedarfes, welche in § 2 Abs. 2 LadSchlG ausdrücklich und abschließend definiert sind. Eine, wie in der Stellungnahme angesprochene, unlautere Konkurrenz liegt somit aufgrund der ausdrücklichen gesetzlichen Regelung im Ladenschlussgesetz nicht vor.

Aufgrund der festgesetzten Verkaufsflächenbeschränkungen ist ferner nicht damit zu rechnen, dass sich im neuen Bahnhofsgebäude Betriebsformen ansiedeln, welche aufgrund der Sortiments- und Preisgestaltung eine Alternative zu den bestehenden (teils großflächigen) Einzelhandelsbetrieben in der Münchner Straße z.B. für den wöchentlichen Großeinkauf darstellen. Zudem ist wie oben bereits ausgeführt die Ausnahme von den allgemeinen Ladenschlusszeiten einzig und allein für Artikel des Reisebedarfes zulässig, welche wiederum in § 2 Abs. 2 LadSchlG ausdrücklich definiert sind. Artikel, welche nicht unter den Begriff des Reisebedarfes fallen, dürfen während der allgemeinen Ladenschlusszeiten auch an Personenbahnhöfen nicht verkauft werden. Eine massive Wettbewerbsverzerrung, die letztlich eine existenzielle Bedrohung für die Konkurrenzgeschäfte in der Haupteinkaufsstraße darstellt, wird aufgrund der festgesetzten Sortiments- und Verkaufsflächenbeschränkung ausgeschlossen, sodass die vorliegenden Festsetzungen zur Einzelhandelsnutzung auch mit den wettbewerbsrechtlichen Belangen vereinbar sind.

Die für das Vorhaben erforderlichen Stellplätze sind in unmittelbarer Nähe zum Vorhabengrundstück im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens gemäß den Richtzahlen der städtischen Garagen- und Stellplatzsatzung in der jeweils geltenden Fassung nachzuweisen. Gem. Nr. I.9 wird im Bebauungs- und Grünordnungsplan festgesetzt, dass für die Nutzungen im Erdgeschoss aufgrund des engen Zusammenhanges mit der Bahnhofsnutzung eine Reduzierung der Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze auf 30 % zulässig ist. Basierend auf Auslastungserhebungen der beiden Parkhäuser Hauptbahnhof West und Hauptbahnhof Ost aus dem Jahr 2017 kann ein Großteil der erforderlichen Stellplätze in den beiden bestehenden Parkhäusern nachgewiesen werden. Zudem wird das Parkhaus West um eine weitere Parkebene aufgestockt, wodurch 91 zusätzliche Parkplätze generiert werden können. Es ist somit davon auszugehen,



dass im direkten Umfeld des Hauptbahnhofneuaus eine ausreichende Zahl an Kfz-Stellplätzen zur Verfügung gestellt werden kann.

(Anmerkung: Aufgrund der Corona Pandemie 2020/2021 und teils erheblichen Nutzungseinschränkungen im Zuge der Sanierungsarbeiten 2018/2019 wurde im Rahmen der Auslastungserhebung auf Zahlen aus dem Jahre 2017 zurückgegriffen).

Durch das Vorhaben sowie die baulichen Anpassungen im öffentlichen Straßenraum wird die Erreichbarkeit der bestehenden Gewerbebetriebe im Umfeld des Plangebietes nicht beeinträchtigt. Um der verkehrlichen Situation im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ausreichend Rechnung zu tragen, wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben. Grundsätzlich können die entstehenden Neuverkehre abgewickelt werden und sind in Kapitel 15 der Planbegründung zusammengefasst dargestellt. Durch eine mittelfristige Entwicklung des Bahnhofvorplatzes hin zu einem Shared-Space-Bereich sind keinerlei Einschränkungen in Bezug auf die Erreichbarkeit der umliegenden Gewerbebetriebe zu erwarten.

10. Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern mit E-Mail vom 21.10.2019

Aus Sicht der Wirtschaft sollten folgende Aspekte für den Einzelhandel und die Hotellerie berücksichtigt werden:

- Bestehende Einzelhandelsunternehmen und Gastronomieeinrichtungen im Bahnhofsgelände sollen mit angemessenen Übergangsflächen in der näheren Umgebung ausgestattet und im neuen Gebäude wieder integriert werden.
- Der Nahversorgungsschwerpunkt Münchner Straße / Am Pulverl darf durch Ansiedlung von Einzelhandels-Geschäften im Bahnhofsgelände nicht in Nachteil geraten. Zwar gilt es laut Einzelhandelsentwicklungskonzept die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung sicherzustellen, gleichzeitig befinden sich aber bereits jetzt zwei Lebensmitteleinzelhändler in unmittelbarer Umgebung; eine Grundversorgung für die nähere Umgebung ist also bereits gegeben.
- Der Einzelhandel im Bahnhofsgelände sollte weiterhin schwerpunktmäßig zur Versorgung der Reisenden dienen.

Die Einrichtung eines Hotels wird angesichts der ausbaufähigen Bettenlage in Ingolstadt begrüßt.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Für den Bauzeitraum werden für die bestehenden Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen nach Auskunft der DB Station & Service AG Ersatzflächen in unmittelbarer Nähe geschaffen. Gemäß Nr. I.2 der Festsetzungen zum vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan sind Einzelhandels- und Gastronomienutzungen auch im neuen Hauptbahnhofgelände möglich und gemäß dem Vorhaben- und Erschließungsplan auch vorgesehen. Inwieweit auf diesen Flächen die derzeit bestehenden Einzelhandelsunternehmen und Gastronomieeinrichtungen integriert werden können, hängt von entsprechenden privatrechtlichen Vereinbarungen mit dem Vorhabenträger bzw. der DB Station & Service AG ab. Hierauf kann im Rahmen des Bauleitplanverfahrens kein Einfluss genommen werden.



Durch die gem. Nr. I.2 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zulässigen Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss des Bahnhofneubaus ergeben sich für die bestehenden Einzelhandelsunternehmen im Bereich Münchner Straße/Am Pulverl keine Benachteiligungen, welche über das allgemeine unternehmerische Risiko hinausgehen. So sind im Erdgeschoss des künftigen Hauptbahnhofgebäude gem. Nr. I.2 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes neben Einzelhandelsbetrieben mit schwerpunktmäßig nahversorgungsrelevanten Sortimenten und einer Verkaufsfläche von maximal 750 m² pro Einheit auch sonstige Einzelhandelsbetriebe mit dem Kernsortiment Reisebedarfsgüter und einer maximalen Verkaufsfläche von 220 m² pro Einheit zulässig. Wie in Kapitel 6.1 (Abschnitt Art der baulichen Nutzung) der Planbegründung ausführlich dargestellt wird, soll mittels der festgesetzten Verkaufs- und Sortimentsbeschränkung eine lebendige Mischung unterschiedlicher Einzelhandelsangebote entstehen, welche besonders den Bedürfnissen sowie der Versorgung der Bahnreisenden dienen. Gleichzeitig ist der Hauptbahnhof und sein Umfeld laut den Ergebnissen des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes perspektivisch als sogenanntes Subzentrum einzuordnen, welches als Ergänzungsangebot zum zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt auch die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet sicherstellen soll. Aufgrund der hohen Frequentierung des Bahnhofes, den begrenzten Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Anbindung an das Gebäude sowie der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan unter Nr. I.2 getroffenen Verkaufsflächenbeschränkung für Einzelhandelsbetriebe, ist davon auszugehen, dass das Einzelhandelsangebot neben den Reisenden insbesondere für Anwohner*innen in fußläufiger Entfernung attraktiv ist. Es ist somit nicht damit zu rechnen, dass sich im neuen Bahnhofsgebäude Betriebsformen ansiedeln, welche aufgrund der Sortiments- und Preisgestaltung eine Alternative zu den bestehenden (teils großflächigen) Einzelhandelsbetrieben im Umfeld der Münchner Straße z.B. für den wöchentlichen Großeinkauf darstellen. Unter diesen Gesichtspunkten sind die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen zur Einzelhandelsnutzung als verträglich mit den vorhandenen Einzelhandelsstrukturen anzusehen.

Eine Hotelnutzung ist in der weiterentwickelten Planung auf Wunsch des Vorhabenträgers nicht mehr vorgesehen.

11. Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR mit Schreiben vom 25.10.2019

1. Entwässerung

Schmutzwasserbeseitigung

Die künftige Ableitung des Schmutzwassers des Plangebietes erfolgt über die bereits vorhandenen Mischwasserkanäle DN 600 B in der Bahnhofsstraße bzw. DN 300 STZ in der Elisabethstraße.

Das geplante Baugebiet wurde bei der Gesamtentwässerungsplanung der Stadt Ingolstadt berücksichtigt. Die versiegelte Fläche des Plangebietes ist identisch mit der bisherigen bebauten Fläche.

Niederschlagswasserbeseitigung

Es ist ein Niederschlagswasserbeseitigungskonzept, das auch Starkregenereignisse berücksichtigt, zu erstellen.

Wegen fehlender Versickerungsmöglichkeiten im Plangebiet ist davon auszugehen, dass die Ableitung des Niederschlagswassers über die öffentlichen Entwässerungskanäle im Bereich der Bahnhofsstraße und Elisabethstraße erfolgt.



Der Oberflächenabfluss darf nicht zu Ungunsten umliegender Grundstücke verlagert werden. Es dürfen keine Schäden (z.B. Vernässung) an Gebäuden und an benachbarten Grundstücken Dritter entstehen.

Überflutungsvorsorge

Bei der Festsetzung der baulichen Nutzung als auch bei der Straßenentwässerung ist der Überflutungsschutz bei Starkregenereignissen zu beachten.

Im Zuge der Bauleitplanung sind im Hinblick auf die Starkregenvorsorge folgende Aspekte zu prüfen und ggf. zu berücksichtigen:

- Ermittlung der Fließwege innerhalb des Plangebietes mit Anpassung des Geländes, der Bebauung und der verkehrlichen Erschließung an Topographie und Überflutungsrisiko.
- Überflutungsgefährdung und Risikobereiche des Plangebietes
- Festlegung von Grundstücks-, Straßen- und Gebäudehöhen
- Ausführung von Gründächern.

2. Hydrogeologie

Grundwasser- und Bodenverhältnisse

Für die detaillierte Planung von Bauvorhaben sind genaue Untersuchungen zu den Grundwasser- und Bodenverhältnissen erforderlich. Es ist Aufgabe des Vorhabenträgers diese auf eigene Kosten zu klären, in die Planung einzubeziehen sowie erforderliche Mehraufwendungen zu beachten und die bauliche Ausbildung darauf abzustimmen.

Ein Hinweis in der Begründung zum Bebauungsplan beim Teil I, Nr. 3.6 „Beschaffenheit / Baugrund“ unter Grundwasser (Seite I/6), ist zu berechtigen. Die nächstgelegene Messstelle zum Plangebiet liegt nicht in Kothau, sondern befindet sich direkt beim Hauptbahnhof. Bei der Planung sind die Werte des Messpegels Nr. 377 anzuhalten. Orientierende Grundwasserstände zur Festlegung von baubezogenen Bemessungswasserständen können bei den Ingolstädter Kommunalbetrieben kostenpflichtig eingeholt werden.

Hinweise zur Bebauung

Die Bemessungsgrundwasserstände sind vom Vorhabenträger eigenverantwortlich zu ermitteln.

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung sind zukünftige Höhenfestsetzungen im Plangebiet unter Berücksichtigung der höchsten zu erwartenden Grund- und Hochwasserhältnisse festzulegen. Es wird empfohlen im Bebauungsplan den Hinweis aufzunehmen, dass alle Kelleröffnungen (Fenster, Treppen, sonstige Bauwerksöffnungen), die unterhalb des Bemessungswasserstandes liegen, wasserdicht auszubilden sind.

Tief liegende Gebäudeteile (Keller/Tiefgaragen) sind unter Berücksichtigung des Bemessungswasserstandes (höchster zu erwartender Grundwasserstand mit projektspezifischem Zuschlag) mit druckwasserdichten Wannen zu versehen und ggf. gegen Auftrieb zu sichern. Im Regelfall sind Abdichtungen nach DIN 18 195 oder Bauweise in WU (wasserundurchlässigem) Beton erforderlich.

Zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf Bestandsgebäude und die neue Bebauung ist die Ausführung erschütterungsarmer Baugrubenumschließungen (z.B. überschnittene Bohrpfähle, vorgebohrte Spundwände) in Verbindung mit geschlossenen Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich.



Auch nach der Bauphase können Baukörper, die in den Grundwasserhorizont eingreifen, Veränderungen hervorrufen. Beispielsweise sind Grundwasseraufhöhungen im Anstrombereich und Grundwasserabsenkungen im Abstrombereich von Baukörpern sowie lokale Veränderungen der Grundwasserfließrichtung möglich. Insbesondere in Verbindung mit den zuvor genannten Grundwasseraufhöhungen können sich negative Auswirkungen auf die umliegende Bebauung verstärken.

Aus hydraulischen Gründen wird zur Abdämpfung von Ablaufspitzen eine Regenwasserrückhaltung über Gründächer empfohlen. Besonders bei Starkregenereignissen kann dies zu einer erheblichen Entlastung der Entwässerungskanäle beitragen.

Bauwasserhaltung

Sollten sich im Zuge von Baumaßnahmen Grundwasserabsenkungen als notwendig erweisen, sind diese wasserrechtlich zu beantragen.

Bei unterkellerten Ausführungen der geplanten Neubauten bzw. bei Spartenverlegungen können Wasserhaltungsmaßnahmen zur Sicherung der Baugruben erforderlich sein. Im Zuge der Planung von Wasserhaltungsmaßnahmen sind alle Möglichkeiten und Maßnahmen der Grundwasserableitung aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen zu prüfen.

Sollte eine Einleitung des Bauwassers in die öffentliche Kanalisation unvermeidbar sein, so sind die hydraulischen Randbedingungen und gegebenenfalls die Einleitungsstelle mit den Ingolstädter Kommunalbetrieben abzustimmen.

Sofern alternative Ableitungsmöglichkeiten für das Bauwasser ausscheiden, wird – bei einer Ableitung des Grundwassers über die öffentliche Kanalisation – ein zum Zeitpunkt der Bauwasserhaltung geltender Gebührensatz entsprechend der Beitrags- und Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung (derzeit 0,65 €/m²) erhoben.

Grundwasserabsenkungen können Schäden an benachbarten Bebauungen infolge von Setzungen hervorrufen. Vor Beginn von Grundwasserhaltungsmaßnahmen sollte deshalb vom Verursacher der Maßnahme ein Beweissicherungsverfahren an der benachbarten Bebauung durchgeführt werden.

3. Wasserversorgung

Die Wasserversorgung des Plangebietes ist über die bestehende Wasserversorgungsleitung VW 150 PVC in der Bahnhofsstraße bzw. Elisabethstraße sichergestellt.

Über diese Wasserversorgungsleitung können für den Grundschatz 192 m³/h Löschwassermenge im Plangebiet bereitgestellt werden.

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Brandschutzes (Objektschutz), insbesondere für den 16-geschossigen Hochhausturm mit 62 m Höhe, sind die Vorgaben des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz zu beachten.

Den internen Brandschutz (Druckerhöhungsanlage, etc.) hat der Vorhabenträger sicherzustellen.

4. Stadtreinigung und Abfallwirtschaft

Grundsätzlich sind folgende Festlegungen der Abfallwirtschaftssatzung zu beachten:

Das Plangebiet liegt in einem Bereich, in dem die Abfallbehältnisse von den Müllwerkern der Ingolstädter Kommunalbetriebe zur Entleerung an der nächsten befahrbaren öffentlichen Straße bereitgestellt werden.



Deshalb sind die Standorte für Mülltonnenplätze so zu planen, dass die Entfernung zur nächstgelegenen öffentlichen Fahrstraße max. 15 m beträgt. Falls dies nicht eingehalten wird, müssen die Abfallbehältnisse am Entleerungstag zu einer Stelle, die innerhalb eines „15 m- Bereichs von der Straße“ liegt, gebracht werden.

Außerdem muss der Transportweg für die Abfallbehältnisse zur öffentlichen Fahrstraße eben und befestigt sein.

Gegebenenfalls ist das Abfallkonzept mit den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR abzustimmen. Dabei ist zu klären, ob der Müll mittels Unterflurmüllbehälter entsorgt werden soll. Für diesen Fall sind die technischen Anforderungen zu beachten und die Müllplätze so zu planen, dass diese von den Entsorgungsfahrzeugen direkt angefahren werden können.

5. Grundsätzliches

Allgemeine Hinweise zur Wasserversorgung / Abwasserentsorgung

Alle Bauvorhaben sind vor Bezugsfertigkeit an die zentrale Wasserversorgungsanlage, sowie an die zentrale Abwasserbeseitigungsanlage anzuschließen. Zwischenlösungen sind nicht möglich. Hausdrainagen, Zisternenüberläufe und Überläufe aus Sickeranlagen dürfen nicht an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden.

Alle Entwässerungsgegenstände, die unterhalb der Rückstauenebene liegen, sind vom Grundstückseigentümer gegen Rückstau aus dem öffentlichen Kanal zu sichern. Die hierbei maßgebliche Rückstauenebene ist auf den nächst höher gelegenen Kanalschacht der jeweiligen Straße festzulegen.

Vor Inbetriebnahme ist ein Dichtheitsnachweis der Grundstücksentwässerungsanlage gemäß DIN EN 1610 „Einbau und Prüfung von Abwasserleitungen und Kanälen“ bei den Ingolstädter Kommunalbetrieben vorzulegen.

Die Grundstückseigentümer haben alle Maßnahmen zu unterlassen, die den Bestand, die Sicherheit, den Betrieb und die Unterhaltung der Grundstücksanschlüsse (Anschlusskanäle) für die Grundstücksentwässerung beeinträchtigen bzw. gefährden.

Deshalb sind die Grundstücksanschlüsse für die Entwässerung (Leitungen einschließlich Anschlusschacht über dem öffentlichen Entwässerungskanal bis einschließlich des Kontrollschachtes) innerhalb eines Schutzstreifens von 1,00 m von der Außenkante des jeweiligen Baukörpers (Entwässerungskanal bzw. Schachtbauwerk) an gerechnet von jeglicher Bebauung und Bepflanzung mit Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern freizuhalten.

Die Kontrollschächte dürfen nicht überdeckt werden.

Dienstbarkeiten

Für den Fall, dass die 18,7 m lange Halterung des öffentlichen Regenwasserkanals DN 400 B (von Schacht 90504002 bis 90504668), an der Westseite des Hauptbahnhofgebäudes, auf FlNr. 5325/14, Gemarkung Ingolstadt, gelegen weiterhin besteht, ist zugunsten der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit zu bestellen, um die Trassenführung dieser Entwässerungsleitung dauerhaft zu sichern.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Zu 1:

Die Ausführungen bezüglich der Schmutzwasserbeseitigung im Plangebiet werden zur Kenntnis genommen. Aus ihnen ergibt sich kein Abwägungsbedarf.



Vom Vorhabenträger wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ein mit den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR abgestimmtes Niederschlagswasserbeseitigungskonzept erstellt, welches auch den Fall eines Starkregenereignisses mitbetrachtet. Demnach wird das Regenwasser über einen Stauraumkanal im Vorplatz des Bahnhofgebäudes gestaut und sodann gedrosselt in die bestehende Kanalisation abgeleitet. Einen positiven Beitrag in Hinblick auf die Grundstücksentwässerung, insbesondere auch bei Starkregenereignissen, leistet die unter Ziffer I.14 im Bebauungs- und Grünordnungsplan für das Sockelgebäude festgesetzte Dachbegrünung. Durch diese wird das auf dem Vorhabengrundstück anfallende Regenwasser effektiv zurückgehalten und sodann während ein gewisser Anteil verdunstet und so dem natürlichen Wasserkreislauf rückgeführt wird, verzögert in die Kanalisation eingeleitet. Nähere Ausführungen hierzu finden sich in den Kapiteln 6.1 und 7 der Planbegründung. Zudem werden mit der Begrenzung der künftigen Wandhöhen des Vorhabengebäudes in Nr. I.3 sowie dem Verbot von Abgrabungen im Plangebiet unter Nr. II.5 weitere Festsetzungen getroffen, welche den Überflutungsschutz bei Starkregenereignissen fördern.

Dass der Oberflächenabfluss nicht zu Ungunsten umliegender Grundstücke verlagert werden darf, ergibt sich aus den geltenden privatrechtlichen Bestimmungen, sodass eine Regelung im Bauleitplanverfahren nicht erforderlich ist.

Zu 2:

Grundwasser- und Bodenverhältnisse

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde vom Vorhabenträger eine Baugrunduntersuchung in Auftrag gegeben. Die in diesem Zusammenhang ermittelten Grundwasser- und Bodenverhältnisse werden in der Planbegründung unter Kapitel 3.4 ausführlich dargestellt.

Der Hinweis in Kapitel 3.4 der Planbegründung zur nächstgelegenen Grundwassermessstelle wurde entsprechend den Ausführungen in der Stellungnahme berichtigt.

Die im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan getroffenen Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung erfolgten unter Berücksichtigung der im Plangebiet vorherrschenden Grund- und Hochwasserverhältnisse.

Hinweise zur Bebauung

Der Vorhabenträger wurde darüber informiert, dass es seine Aufgabe ist, die Bemessungsgrundwasserstände eigenverantwortlich zu ermitteln. Zudem wurde dem Vorhabenträger die vorliegende Stellungnahme der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR zur Kenntnisnahme und Beachtung bei den weiteren Planungen wie auch bei der Bauausführung weitergeleitet, sodass ihm die darin enthaltenen Hinweise z.B. zur Ausbildung tief liegender Gebäudeteile bekannt sind.

Nach derzeitigem Kenntnisstand, liegt die Bodenplatte des geplanten Gebäudes oberhalb des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes. Allerdings binden die für die Gründung erforderlichen Bohrpfähle in wasserführende Schichten ein. Hieraus sind jedoch keine negativen Auswirkungen auf die umliegende Bebauung zu erwarten.

Wie unter Punkt 1 bereits erwähnt, ist unter Nr. I.12 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes eine Dachbegrünung des Sockelgebäudes verbindlich festgesetzt, was die auf dem Baugrundstück anfallenden Abflussmengen weiter reduziert und v.a. bei Starkregenereignissen die Ablaufspitzen abdämpft.



Bauwasserhaltung:

Die Antragspflicht bezüglich einer etwaigen, im Rahmen der Baumaßnahme erforderlichen Grundwasserabsenkung ergibt sich aus dem Wasserhaushaltsgesetz, sodass eine Regelung im Bebauungsplan entbehrlich ist. Die Vorgaben bezüglich der Einleitung des Bauwassers in die öffentliche Kanalisation sind der geltenden städtischen Entwässerungssatzung sowie der Beitrags- und Gebührensatzung zur Entwässerungssatzung zu entnehmen, sodass auch diesbezüglich eine Regelung in vorliegendem vorhabenbezogenen Bebauungsplan entbehrlich ist.

Dem Vorhabenträger wurden die vorliegende Stellungnahme der Ingolstädter Kommunalbetriebe zur Kenntnisnahme und Beachtung weitergeleitet, sodass diesem die zu beachtenden Vorgaben und Empfehlungen in Bezug auf eine ggf. erforderliche Bauwasserhaltung bekannt sind.

Zu 3.

Die Ausführungen hinsichtlich der Wasserversorgung werden zur Kenntnis genommen. Aus ihnen ergibt sich kein Abwägungsbedarf.

Für den geplanten Neubau wurde in Auftrag des Vorhabenträgers ein ganzheitliches Brandschutzkonzept erstellt, dessen Ergebnisse unter Kapitel 9 der Planbegründung zusammengefasst wurden. Demnach ist die vor Ort zur Verfügung stehende Löschwassermenge für den Grundschutz des geplanten Bahnneubaus ausreichend. Sollte eine zusätzliche Wasserversorgung für die Löschanlagen oder Hydranten im Gebäude erforderlich sein, so ist vom Vorhabenträger im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eine entsprechende Objektzusage vorzulegen. Zudem hat der Vorhabenträger alle weitergehenden Anforderungen an den (internen) Brandschutz in eigener Verantwortung sicherzustellen und der Baugenehmigungsbehörde (soweit erforderlich) nachzuweisen.

Zu 4.

Die Anforderungen, welche sich aus der Satzung der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR der Stadt Ingolstadt über die Vermeidung, Verwertung und sonstige Entsorgung von Abfällen in der Stadt Ingolstadt (Abfallwirtschaftssatzung) ergeben, sind dem Vorhabenträger bekannt. Die Einhaltung der Abfallwirtschaftssatzung ist obligatorisch, sodass die konkrete Ausführungsplanung darauf abzustimmen ist. Regelungen im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan sind hierzu allerdings nicht erforderlich. Eine Entsorgung des anfallenden Abfalls über Unterflurmüllbehälter ist nicht vorgesehen.

Zu 5:

Allgemeine Hinweise zur Wasserversorgung/Abwasserentsorgung

Die Pflicht zum Anschluss an die zentrale Wasserversorgungsanlage bzw. die zentrale Abwasserbeseitigungsanlage ergibt sich verbindlich aus der geltenden städtischen Wasserabgabensatzung bzw. Entwässerungssatzung, sodass diesbezügliche keine Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan erforderlich sind. Gemäß den Bestimmungen der geltenden Entwässerungssatzung hat der Grundstückseigentümer zudem dafür zu sorgen, dass kein Abwasser aus der öffentlichen Kanalisation in das Gebäude, insbesondere den Keller zurückgelangen kann. Eine entsprechende Regelung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist somit entbehrlich. Gleiches gilt für die Pflicht zur Vorlage eines Dichtheitsnachweises der Grundstücksentwässerungsanlage vor Inbetriebnahme, das Anschlussverbot von Hausdrainagen an die öffentliche Kanalisation, die Pflicht Grundstücksanschlüsse frei von Überdeckungen oder Bebauung zu halten sowie vor Beschädigungen zu schützen. Auch hierzu sind in der geltenden städtischen



Entwässerungssatzung bereits entsprechende Regelungen enthalten, was eine zusätzliche Regelung im Rahmen des Bauleitplanverfahrens entbehrlich macht.

Dienstbarkeiten

Die Bestellung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR für die Sicherung des auf dem Grundstück der FINr. 5325/14, Gemarkung Ingolstadt, verlaufenden Regenwasserkanals DN 400 B ist zwischen dem privaten Grundstückseigentümer und den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR außerhalb des Bauleitplanverfahrens in eigener Zuständigkeit zu regeln.

12. Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V mit Schreiben vom 22.10.2019

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. lehnt den vorliegenden Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 109 N „Hauptbahnhof“ nicht ab, sondern legt folgende Anregungen vor:

In den letzten Jahren gingen mit dem Abriss hoher Gebäude oder anderer geeigneter Standorte immer wieder Quartiere der Fledermausart Großer Abendsegler und für Mauersegler verloren. Die Arten sind auf geeignete Nest und Quartierstandorte an hohen Gebäuden angewiesen. Es wird empfohlen, bei der Errichtung des 14-geschossigen Hochhausturms entsprechende Brut- und Unterschlupfmöglichkeiten vorzusehen. Gerne ist der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. im Rahmen eines entsprechenden Animal-Aided-Design Projekts beratend tätig. Der Wanderfalke nistet im städtischen Bereich an markanten hohen Gebäuden, so z.B. an den Kaminen der Audi und des Kraftwerks Großmehring und möglicherweise am Münsterturm. Er gilt als einer der erfolgreichsten Prädatoren für Straßentauben. Im Hinblick auch die Straßentaubenproblematik im Bereich des Hauptbahnhofes wird zusätzlich angeregt, die Errichtung eines Brutkastens für den Wanderfalken auf dem Dach des geplanten Hochhauses zu prüfen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Unter Nr. I.15 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird nach Rücksprache mit dem Landesbund für Vogelschutz in Bayern festgesetzt, dass an dem zweigeschossigen Sockelbau des Neubaus mindestens 20 Nisthilfen für Fledermäuse und Vögel und auf dem Hochhausturm ein Brutkasten für den Wanderfalken vorzusehen sind.

13. Planungsverband Region Ingolstadt mit Schreiben vom 22.10.2019

Die Stadt Ingolstadt beabsichtigt die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Neubau an Stelle des bestehenden Bahnhofgebäudes zu schaffen. Dieser Neubau soll aus einem zweigeschossigen Sockelbau mit darauf aufgesetztem 14 geschossigen Hochhaus bestehen. Die Sockelgeschosse sollen bahnbezogenen Nutzungen sowie diverse Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote enthalten. In den darüber liegenden Bereichen sollen Verwaltungs- und Büronutzung sowie ggf. Hotelnutzung untergebracht werden. Das Plangebiet (ca. 0,4 ha) umfasst den Bereich des Hauptbahnhofes südlich des Stadtzentrums, ist im Flächennutzungsplan weitgehend als Fläche für Bahnanlagen dargestellt und soll für das Bahnhofsgebäude auch als solche festgesetzt werden.

Grundsätzlich ist das Vorhaben im Sinne einer Attraktivitätssteigerung der Stadtteilzentren gem. RP 10 B IV 3.3 Z in Verbindung mit der ausgezeichneten Anbindung an den ÖPNV aus regionalplanerischer Sicht ausdrücklich zu begrüßen.



Im Erdgeschoss des neuen Gebäudes sind nicht näher definierte Einzelhandelsnutzungen vorgesehen, diese sollten im weiteren Verfahren hinsichtlich Verkaufsflächen sowie Sortimenten konkretisiert werden. Bei etwaigem Erreichen einer Großflächigkeit müsste ein Einzelhandelsgroßprojekt hinsichtlich der Vereinbarkeit mit LEP 5.3.3 Z entsprechend überprüft werden. Generell wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass im Rahmen der gemeindlichen Bauleitplanung durch geeignete Festsetzungen die Entstehung unzulässiger Einzelhandelsagglomerationen auszuschließen ist (vgl. LEP-Ziel 5.3.1)

Grundsätzlich kann den Planungen aus Sicht der Regionalplanung zugestimmt werden.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Um die Vereinbarkeit der vorliegenden Planung mit den Zielen der Regionalplanung sicherzustellen, wurden für die vorgesehenen Einzelhandelsnutzungen unter Ziffer I.2 des Bebauungsplanes Sortiments- und Verkaufsflächenbeschränkungen festgesetzt.

Demnach soll im Erdgeschoss des künftigen Hauptbahnhofgebäude ein diverses Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot entstehen, welches schwerpunktmäßig der Versorgung von Reisenden mit Reisebedarfsgütern nach § 2 Abs. 2 Ladenschlussgesetz sowie mit Gütern des täglichen Bedarfes dient. Eine Großflächigkeit der künftigen Einzelhandelsbetriebe wird aufgrund der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche ausgeschlossen. Gleiches gilt für eine etwaige Einzelhandelsagglomeration. Gemäß Ziffer 5.3.1 (B) sind auch Agglomerationen von mindestens drei Einzelhandelsbetrieben in räumlich funktionellem Zusammenhang, die erheblich überörtlich raumbedeutsam sind, als Einzelhandelsgroßprojekt erfasst. Da die Einzelhandelsbetriebe im künftigen Hauptbahnhofgebäude aufgrund der Festsetzungen im Bebauungsplan zum einen in ihrer maximalen Verkaufsfläche beschränkt sind und zum anderen überwiegend Güter des täglichen Bedarfs sowie des Reisebedarfes im Sortiment führen werden, ist sichergestellt, dass von dem geplanten Vorhaben keine landesplanerisch relevante, überörtlich raumbedeutsame Wirkung ausgeht.

14. Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 15.10.2021

Vorhaben:

Der Bebauungsplan schafft die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Neubau anstelle des bestehenden Bahnhofgebäudes. Ein zweigeschossiger Sockelbau soll die bahnspezifischen Nutzungen sowie Einzelhandelsangebote aufnehmen; in einem 14-geschossigen Hochhausturm auf dem Sockelgeschoss sollen Büroeinheiten und ggf. ein Hotel untergebracht werden. Festgesetzt wird ein „Bahnhofsgebäude mit Einzelhandels-, Hotel-, Büro- und Verwaltungsnutzung“.

Erfordernisse der Raumordnung und Bewertung:

In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potentiale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen (LEP 3.2 (Z)).

Das Schienenwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dazu gehören attraktive, barrierefreie Bahnhöfe (LEP 4.3.1 (G)).

Bahnhöfe haben eine wichtige Funktion als Ein-, Aus- und Umsteigestationen im Schienenwegenetz. Insbesondere ist deren barrierefreie Ausgestaltung ein wichtiges Element (LEP Zu 4.3.1 (B)).



In den Verdichtungsräumen ist die weitere Siedlungsentwicklung an Standorten mit leistungsfähigem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz, insbesondere an Standorten mit Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, zu konzentrieren (LEP 2.2.8 (Z)).

Flächen für Betriebe im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Baunutzungsverordnung sowie für Agglomerationen (Einzelhandelsgroßprojekte) dürfen nur in Zentralen Orten ausgewiesen werden (LEP 5.3.1 (Z)).

Durch Flächenausweisungen für Einzelhandelsgroßprojekte dürfen die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte und die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich dieser Einzelhandelsgroßprojekte nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Soweit sortimentspezifische Verkaufsflächen die landesplanerische Relevanzschwelle überschreiten, dürfen Einzelhandelsgroßprojekte

- soweit in ihnen Nahversorgungsbedarf oder sonstiger Bedarf verkauft wird, 25 v.H,
- soweit in ihnen Innenstadtbedarf verkauft wird, für die ersten 100.000 Einwohner 30 v.H, für die 100.000 Einwohner übersteigende Bevölkerungszahl 15 v.H.

der sortimentspezifischen Kaufkraft im einschlägigen Bezugsraum abschöpfen (LEP 5.3.3 (Z)).

Vorrangig sollen die vorhandenen Siedlungsflächen innerhalb der Siedlungsgebiete genutzt werden (RP 10 B III 1.1.2 Z).

Die Attraktivität und Erreichbarkeit der Orts- und Stadtteilzentren soll erhalten, gestärkt und verbessert werden (RP 10 B IV 3.3 Z).

Die Planung trägt den landes- und regionalplanerischen Festlegungen zur Innenentwicklung Rechnung. Das Vorhaben kann zudem in Hinblick auf die Attraktivitätssteigerung eines Stadtteilzentrums sowie die gute Anbindung an den ÖPNV begrüßt werden.

Laut den vorgelegten Unterlagen sind im Erdgeschoss des neu zu errichtenden Gebäudes nicht näher erläuterte Einzelhandelsflächen für die Nahversorgung und Flächen für die Versorgung mit Reisebedarf geplant. Aus landesplanerischer Sicht sollte im weiteren Verfahren die Einzelhandelsnutzung hinsichtlich Sortiment und Verkaufsfläche näher konkretisiert werden. Sollte die Grenze zur Großflächigkeit erreicht werden, müsste eine landesplanerische Bewertung der maximal zulässigen Verkaufsfläche gemäß LEP 5.3.3 (Z) vorgenommen werden.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der gemeindlichen Bauleitplanung durch geeignete Festsetzungen die Entstehung unzulässiger Einzelhandelsagglomerationen auszuschließen ist (vgl. LEP-Ziel 5.3.1)

Ergebnis:

Bei Beachtung der o.g. Voraussetzungen (Konkretisierung der Einzelhandelsplanung, Funktionssicherung der Schieneninfrastruktur/barrierefreier Bahnhof) steht die Planung den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Um die Vereinbarkeit der vorliegenden Planung mit den Zielen der Landesplanung sicherzustellen, wurden für die vorgesehenen Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss des Bahnhofneubaus unter Ziffer I.2 des Bebauungsplanes Sortiments- und Verkaufsflächenbeschränkungen festgesetzt. Demnach soll im künftigen Hauptbahnhofgebäude ein diverses Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot entstehen, welches schwerpunktmäßig der Versorgung von Reisenden



mit Reisebedarfsgütern nach § 2 Abs. 2 Ladenschlussgesetz sowie mit Gütern des täglichen Bedarfs dient. Eine Großflächigkeit der künftigen Einzelhandelsbetriebe wird aufgrund der festgesetzten maximalen Verkaufsfläche ausgeschlossen. Gleiches gilt für eine etwaige Einzelhandelsagglomeration. Gemäß Ziffer 5.3.1 (B) sind Agglomerationen von mindestens drei Einzelhandelsbetrieben in räumlich funktionellem Zusammenhang, die erheblich überörtlich raumbedeutsam sind, als Einzelhandelsgroßprojekt erfasst. Da die Einzelhandelsbetriebe im künftigen Hauptbahnhofgebäude aufgrund der Festsetzungen im Bebauungsplan zum einen in ihrer maximalen Verkaufsfläche beschränkt sind und zum anderen überwiegend Güter des täglichen Bedarfs sowie des Reisebedarfes im Sortiment führen werden, ist sichergestellt, dass von dem geplanten Vorhaben keine landesplanerisch relevante, überörtlich raumbedeutsame Wirkung ausgeht.

Der Neubau des verfahrensgegenständlichen Hauptbahnhofgebäudes erfolgt unter Beachtung des Grundsatzes aus Nr. 4.3.1 des Landesentwicklungsprogrammes barrierefrei.

15. Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH mit E-Mail vom 11.10.2019

Eine Versorgung mit Fernwärme, wie in der Beschreibung aufgeführt, kann momentan nicht gewährleistet werden.

Für die Stromversorgung dieses Objekts ist die Erstellung einer Trafostation nötig.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Die Ausführungen in Bezug auf die Versorgung des Gebietes mit Fernwärme werden zur Kenntnis genommen. Die Planbegründung wurde in Kapitel 5.4 entsprechend angepasst.

Die Stromversorgung des Bahnhofneubaus erfolgt in Abstimmung mit der Stadtwerke Ingolstadt Netze GmbH über eine bestehende Trafozelle im Erdgeschoss des benachbarten Parkhaus West.

16. Umweltamt mit Schreiben vom 21.10.2019

Naturschutz

Die Vorprüfung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ergab, dass sich im und am Gebäude keine gebäudebrütenden Arten (Vögel, Fledermäuse) befinden. Da jedoch derzeit noch kein Baubeginn bzw. Abbruch des Bestandsgebäudes feststeht, ist dieses vor dem Rückbau erneut von einem Gutachter zu prüfen, um Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 – 3 zu vermeiden. Weitere Aussagen zu artenschutzrechtlichen Belangen können erst nach Vorlage der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung getätigt werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Glasfassaden des Hochhauses zu erhöhtem Vogelschlag führen würden und diesbezüglich planerische Maßnahmen zu ergreifen sind.

Baumschutz

Die zwölf Platanen, die voraussichtlich im Rahmen des Bauvorhabens gerodet werden müssen, sind Ersatzpflanzungen und unterliegen daher der Baumschutzverordnung. Sie sind im räumlichen Zusammenhang des Plangebietes zu ersetzen. Die geplante Dachbegrünung ist kein ausreichender Ersatz.



Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Naturschutz

Nach Rückmeldung des Umweltamtes (E-Mail vom 27.03.2020) ist nach eingehender Prüfung des Projektes sowie Durchführung einer artenschutzrechtlichen Voruntersuchung eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) nicht erforderlich. Unter Nr. I.15 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist festgesetzt, dass artenschutzrechtliche Belange, die durch den Rückbau der Bestandsgebäude und deren Außenanlagen berührt werden, zu berücksichtigen sind. Im Rahmen des bis zum Satzungsbeschluss mit dem Vorhabenträger abzustimmenden Durchführungsvertrag werden die erforderlichen Maßnahmen weiter konkretisiert.

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.

Baumschutz

Aufgrund der dichten Bebauung im direkten Bahnhofsumfeld ist im räumlichen Zusammenhang des Plangebietes keine angemessene Ersatzpflanzung für die erforderliche Rodung der Plantanen möglich. Aus diesem Grund soll in Abstimmung mit dem Umweltamt gem. § 6 Abs. 3 Baumschutzverordnung vom Vorhabenträger eine entsprechende, zweckgebundene Ausgleichszahlung für die Neupflanzung von Bäumen geleistet werden.

17. Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH mit E-Mail vom 09.10.2019

Die Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH macht gegen die geplante Maßnahme keine Einwände geltend. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet wird die Einwendungsführerin eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über den vorhandenen Leitungsbestand abgeben. Der Stellungnahme war ein Internetlink zu den Kabelschutzanweisungen der Vodafone GmbH sowie der Vodafone Kabel Deutschland GmbH sowie entsprechende Zeichenerklärungen beigelegt.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Dem Vorhabenträger wurde die vorliegende Stellungnahme der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH mit der Bitte um Beachtung weitergeleitet. Es obliegt dem Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn mit der Leitungsträgerin Kontakt aufzunehmen, um die Bauausführung unter Sicherung der bestehenden Telekommunikationsanlage sowie eine ggf. erforderliche Umverlegung zu koordinieren.

In Kapitel 6.1 der Planbegründung wird auf die Beachtung der einschlägigen Merkblätter zum Schutz bestehender Leitungen bei Baumneupflanzungen hingewiesen. Sollte der im



vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzte Baumstandort mit den vorhandenen Telekommunikationslinien kollidieren, so kann laut Nr. I.14 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes von dem festgesetzten Baumstandort abgewichen werden, soweit die Abweichung grünordnerisch vertretbar ist, die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung unter Würdigung der nachbarlichen Interessen mit den öffentlichen Belange vereinbar ist.

18. Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt mit Schreiben vom 07.10.2019

1. Wasserversorgung

Die Wasserversorgung der Stadt Ingolstadt ist durch die öffentliche Wasserversorgungsanlage der Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR gesichert. Wasserschutzgebiete sind vom Vorhaben nicht berührt.

2. Grundwasser- und Bodenschutz, Altlasten

Im Umgriff des Planungsbereiches sind nach derzeitiger Aktenlage und nach den Informationen aus dem Altlasten-, Bodenschutz- und Dateninformationssystem (ABuDIS) keine Altlastenverdachtsflächen, Altablagerungen bzw. schädliche Bodenveränderungen bekannt. Es ist dennoch nicht auszuschließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen in den betroffenen Bereichen Altlastenverdachtsflächen oder sonstige Bodenverunreinigungen aufgedeckt werden. Sollte sich dies bestätigen, sind das Umweltamt Ingolstadt und das Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt umgehend zu informieren. Für die weitere Vorgehensweise sind dann die folgenden Punkte zu beachten:

- Die erforderlichen Maßnahmen sind durch einen fach- und sachkundigen Sachverständigen (Bereich Bodenschutz) in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt festzulegen. Des Weiteren sind im Anschluss die notwendigen Untersuchungen durchzuführen, die fachgerechte Ausführung zu überwachen sowie die gewerteten Ergebnisse in einem Bericht zusammenzufassen, der dem Umweltamt Ingolstadt und dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt zeitnah und unaufgefordert zur Prüfung vorzulegen ist.
- Kontaminiertes Aushubmaterial ist in dichten Containern oder auf befestigter Fläche mit vorhandener Schmutzwasserableitung zwischen zu lagern, zu untersuchen und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse ordnungsgemäß zu entsorgen.
- Eine Versickerung des Niederschlagswassers über belastete Auffüllungen ist nicht zulässig. Kontaminierte Auffüllungen im Bereich von evtl. geplanten Versickerungsanlagen sind entsprechend den Sickerwegen vollständig auszutauschen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die Z0-Werte der LAGA – Boden sind dabei einzuhalten. Dies ist durch Sohl- und Flankenbeprobungen zu belegen. Der Parameterumfang ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt im Vorfeld abzustimmen.
- Als Auffüllmaterial darf nur schadstofffreies Material (z.B. Erdaushub, Sand, Kies usw. verwendet werden.
- Falls der Einbau von Recycling-Bauschutt aus aufbereitetem Bauschutt und Straßenaufbruch in technischen Bauwerken für den Erd-, Straßen- und Wegebau geplant ist, sind die Vorgaben des Leitfadens „Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken“ vom 15. Juni 2005 zwingend zu beachten.



3. Abwasserbeseitigung

3.1 Schmutzwasserbeseitigung

Die Stadt Ingolstadt wird im Misch- und teilweise im Trennsystem entwässert. Das anfallende Abwasser des Baugebietes kann über die bestehende Kanalisation zur Zentralkläranlage des Zweckverbandes ZKA Ingolstadt abgeleitet werden.

Die vollbiologische Kläranlage (275.000 EW) entspricht dem Stand der Technik und ist ausreichend aufnahmefähig. Ein leistungsfähiger Vorfluter ist vorhanden (Donau, Gewässer I. Ordnung).

Das geplante Baugebiet/Bauvorhaben) wurde bei der Generalentwässerungsplanung (2012) berücksichtigt.

Vor Ausweisung dieser Baufläche sollte das dem Baugebiet/Bauvorhaben nachfolgende Kanalsystem auf seine hydraulische Leistungsfähigkeit und die im Kanalverlauf betroffenen Mischwasserentlastungen auf ihre ausreichende Rückhaltung und Vorreinigungsleistungen überprüft werden.

Sollten Kanalschäden in den Bestandskanälen vorhanden sein, sind die jeweiligen Kanalabschnitte gemäß der vorliegenden Schadenseinstufung zu sanieren, bzw. zu erneuern. Das Bauvorhaben ist an die öffentliche Abwasseranlage anzuschließen.

3.2 Regenwasserbehandlung

Aufgrund der verdichteten Bebauung ist eine Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Grundstück aller Voraussicht nach nicht möglich. Das Regenwasser kann daher in die bestehende öffentliche Mischwasserkanalisation eingeleitet werden.

3.3 Grund-/Schichtwasserableitung

Gebäudedrainagen dürfen am Abwasserkanal nicht angeschlossen werden.

Beschlussempfehlung der Verwaltung:

Zu 1:

Die Ausführungen unter Punkt 1 werden zur Kenntnis genommen. Ein Abwägungsbedarf ergibt sich hieraus nicht.

Zu 2:

Die in der Stellungnahme aufgeführten Hinweise zur Vorgehensweise für den Fall, dass im Rahmen der Bauarbeiten Altlastenverdachtsflächen oder sonstige schädliche Bodenverunreinigungen im Plangebiet zu Tage treten, wurden an den Vorhabenträger weitergegeben. In der Planbegründung finden sich in Kapitel 11 nähere Informationen zum Thema Altlasten. Diesbezügliche Festsetzungen sind im vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplan allerdings nicht erforderlich.

Zu 3:

Die Entwässerung des Baugebietes erfolgt im Mischsystem. Die künftige Ableitung des im Plangebiet anfallenden Schmutz- und Niederschlagswassers erfolgt nach Auskunft der Ingolstädter Kommunalbetrieb AöR über die bereits vorhandenen Mischwasserkanäle DN 600 B in der Bahnhofstraße bzw. DN 300 STU in der Elisabethstraße. Die Überrechnung der hydraulischen Leistungsfähigkeit sowie die Überprüfung und ggf. erforderliche Erneuerung bzw. Sanierung bestehender Entwässerungskanäle im Stadtgebiet erfolgt stetig durch die Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde zudem vom Vorhabenträger ein mit



den Ingolstädter Kommunalbetrieben AöR abgestimmtes Entwässerungskonzept erstellt. Um die Einleitungsmenge zu dämpfen, wird neben der unter Nr. I.14 des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes verpflichtend festgesetzten Dachbegründung des Sockelgebäudes das auf dem Vorhabengebiet anfallende Regenwasser in einem Stauraumkanal im Vorplatz des Bahnhofgebäudes gesammelt und sodann gedrosselt in die Kanalisation abgeleitet. Nähere Ausführungen zur Entwässerung des Planungsgebietes finden sich in den Kapiteln 5.4 und 7 der Planbegründung.

Die Pflicht, das Bauvorhaben an die öffentliche Kanalisation anzuschließen, ergibt sich aus der städtischen Entwässerungssatzung, sodass eine Regelung hierzu im Bebauungsplan entbehrlich ist. Gleiches gilt für das Verbot Gebäudedrainagen an den Abwasserkanal anzuschließen.