



# **BEGRÜNDUNG**

---

## **BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLAN Nr. 109 N “Hauptbahnhof“**

TEIL I PLANBEGRÜNDUNG

08.04.2019

# PLANBEGRÜNDUNG

---

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

<b>1. Anlass der Planung und Art des Vorhabens</b>	<b>2</b>
<b>2. Planungsrechtliche Voraussetzungen und Verfahrensart</b>	<b>3</b>
<b>3. Lage, Größe und Beschaffenheit des Baugebietes</b>	<b>4</b>
3.1. Räumlicher Geltungsbereich	4
3.2. Lage / Bestand	4
3.3. Umgebung / Stadt- und Landschaftsbild	5
3.4. Erschließung - Straßen und Wege	5
3.5. Öffentlicher Nahverkehr	6
3.6. Beschaffenheit / Baugrund	6
<b>4. Planungskonzept</b>	<b>6</b>
4.1. Bauliche Ordnung	6
4.2. Grünordnung	8
<b>5. Ver- und Entsorgung</b>	<b>8</b>
<b>6. Entwässerung</b>	<b>8</b>
<b>7. Immissionen/ Emissionen</b>	<b>8</b>
<b>8. Altlasten</b>	<b>9</b>
<b>9. Artenschutz</b>	<b>9</b>
<b>10. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung</b>	<b>9</b>
<b>11. Denkmalpflege</b>	<b>9</b>
<b>12. Kosten</b>	<b>9</b>

## 1. Anlass der Planung und Art des Vorhabens

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

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

Dem Grundstück des Bahnhofs kommt bei der angestrebten Entwicklung eine Schlüsselrolle zu. Städtebauliche Rahmenvorgabe für diesen Teilbereich ist die Planung eines Hochpunktes, welcher die Lage und Bedeutung des Ingolstädter Hauptbahnhofs akzentuiert. Im Zusammenhang mit zukünftig geplanten städtebaulichen Projekten in der Umgebung ist auch eine verkehrliche Neustrukturierung des Bahnhofsvorbereichs, voraussichtlich als „shared space“, zu berücksichtigen.

Herr Ferdinand Fäth beabsichtigt nun, in Kooperation mit der DB Station und Service AG als künftige Grundstückseigentümerin<sup>1</sup>, das Bahnhofsgrundstück im Einklang mit den durch die Stadt formulierten städtebaulichen Zielen neu zu entwickeln. Dazu wurde zwischen der Bau- und Immobilienverwaltung Fäth und der DB Station und Service AG im Februar 2019 eine vertragliche „Vereinbarung zur Überlassung des Baugrundstücks für den beabsichtigten Neubau auf dem Areal des Empfangsgebäudes Ingolstadt Hbf“ geschlossen. Diese Absichtserklärung wird im Laufe des Verfahrens durch ein ergänzendes Vertragswerk zwischen der DB Station und Service AG und der Bau- und Immobilienverwaltung Fäth hinsichtlich der Verfügungsberechtigung über das Vorhabengrundstück weiter konkretisiert.

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

Anstelle des bestehenden Bahnhofsgebäudes soll ein Neubau errichtet werden. Dieser kann zusätzlich zu den Bahnhofsfunktionen noch weitere Nutzungen aufnehmen, welche die infrastrukturelle Funktion des Ortes für die umliegenden Stadtbereiche weiter unterstützen. Das geplante Gebäude besteht aus einem zweigeschossigen Sockelbau sowie einem darauf aufgesetzten Hochhausturm. Die beiden Sockelgeschosse nehmen die notwendigen bahnbezogenen Nutzungen (neben Reisebedarf auch Verwaltungsräume der DB und Räume der Bundespolizei) sowie diverse Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote auf. Im Hochhaus können auf 14 Geschossen privatwirtschaftlich oder behördlich genutzte Büroeinheiten sowie gegebenenfalls ein Hotel untergebracht werden. Im Untergeschoss ist der Leitstellenbunker der DB in seiner Funktion zu erhalten.

Um eine qualitätsvolle Bebauung zu sichern, wird ein Plangutachten zur Fassadengestaltung durchgeführt werden, dessen Ergebnisse in das weitere Verfahren einfließen.

---

<sup>1</sup>Das Grundstück FINr. 5325/14, Gemarkung Ingolstadt, steht derzeit noch im Eigentum der DB Netz AG, soll aber aufgrund vertraglicher Vereinbarungen künftig in das Eigentum der DB Station & Service AG übergehen. Ein Vollzug dieser vertraglichen Vereinbarung im Grundbuch steht noch aus, soll aber zeitnah erfolgen.

## **2. Planungsrechtliche Voraussetzungen und Verfahrensart**

Das Planungsgebiet liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils, jedoch nicht im Geltungsbereich eines bestehenden Bebauungsplans. Da sich das Vorhaben nicht in die Bebauung der näheren Umgebung, welche insbesondere von einer dreigeschossigen Bauweise geprägt ist, einfügt, ist die Durchführung eines Bauleitplanverfahrens erforderlich

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

### **Sanierungsgebiet**

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

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

### **Verfahrensart**

#### **Verfahren nach §13 a BauGB**

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

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

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

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

#### **Verfahren nach § 12 BauGB**

Für den geplanten Bahnhofsneubau soll ein Vorhaben- und Erschließungsplan nach § 12 BauGB erstellt werden. Mit dem Vorhabenträger Herrn Ferdinand Fäth wird nach § 12 Abs.1 BauGB ein Durchführungsvertrag geschlossen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

Die eisenbahnrechtliche Widmung der betroffenen Flächen steht der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans nach § 12 BauGB nicht entgegen, da die wid-

mungskonforme Nutzung auch nach Umsetzung des Vorhabens im vollen Umfang erhalten bleibt. Dies wurde durch das Eisenbahnbundesamt mit Schreiben vom 3.12.2018 bestätigt. Allerdings ist zur Realisierung des Vorhabens eine Plangenehmigung oder eine Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt erforderlich. Bahnfremde Nutzungen werden, soweit sie sich nicht auf die Statik und den Brandschutz des Gesamtgebäudes auswirken, durch die Stadt Ingolstadt genehmigt.

Nach § 12 Abs. 4 werden einzelne Flächen außerhalb des Bereiches des Vorhaben- und Erschließungsplanes in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen (Bahnhofsvorplatz) Damit soll sichergestellt werden, dass auch der Übergang zu den öffentlichen Bereichen des Bahnhofsvorfeldes im Rahmen der Planung mitberücksichtigt werden kann. Dies betrifft zum Beispiel den Anschluss an die bestehende Überdachung des Busbahnhofs, ggf. auch die Anordnung von barrierefreien Stellplätzen. Der Umgriff des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist dementsprechend größer als der Umgriff des Vorhaben- und Erschließungsplanes.

### **Eigentums- und Widmungsverhältnisse**

Das Flurstück 5325/14 befindet sich derzeit noch im Eigentum der DB Netz AG, soll aber aufgrund vertraglicher Vereinbarungen zeitnah in das Eigentum der DB Station & Service AG übergehen. Zudem ist das besagte Grundstück eisenbahnrechtlich gewidmet. Die Flurstücke 5325/12 und 5325/136 befinden sich im Eigentum der Stadt Ingolstadt und sind als Verkehrsflächen gewidmet. Auf der FINr. 5325/12 befindet sich teilweise der Busbahnhof. Das Nutzungsrecht ist auf die INVG übertragen, die den Busbahnhof betreibt.

## **3. Lage, Größe und Beschaffenheit des Baugebietes**

### **3.1. Räumlicher Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit einer Gesamtfläche von ca. 3.835 m<sup>2</sup> umfasst folgende Flurstücke der Gemarkung Ingolstadt: 5325/14 (Teilfläche), 5325/12 (Teilfläche), 5325/136 (Teilfläche). Dieser beinhaltet den Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes mit einer Gesamtfläche von 3.020 m<sup>2</sup> und zusätzliche Teilflächen der Flurstücke 5325/12 und 5325/136 der Gemarkung Ingolstadt.

### **3.2. Lage / Bestand**

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

Innerhalb des Geltungsbereichs befindet sich das bestehende zwei- bis dreigeschossige Bahnhofsgebäude mit Schalterhalle, Reisezentrum, kleineren Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen, Verwaltungsräumen der DB sowie dem Bundespolizeirevier.

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

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

- Kleinere Grünanlage gegenüber Hauptbahnhof: Bestand aus größeren Linden und Birken, in lockerer Reihe gepflanzt.
- Einzelbaum: große Platane am Busbahnhof nördlich Hauptbahnhof

- Teil einer Baumreihe entlang Bahnhofstraße nördlich Hauptbahnhof: 3 große Rosskastanien
- Wärmeliebende Ruderalflur auf einer Rohbodenfläche zwischen den Gleiskörpern

Schutzgebiete nach BayNatSch sind in der Umgebung des Planungsgebiets nicht vorhanden.

### 3.3. Umgebung / Stadt- und Landschaftsbild

Im Osten des Planungsgebiets grenzen die Bahnsteig- und Gleisanlagen des Hauptbahnhofs Ingolstadt an. Nördlich angrenzend befindet sich das Intercity-Hotel Ingolstadt, im Süden das Parkhaus Elisabethstr. 3. Nordwestlich des Bahnhofs-Vorbereichs liegt der Busbahnhof. Dieser ist mit einer Dachkonstruktion überbaut, die sich über die Bahnhofstraße bis zur Fassade des bestehenden Bahnhofsgebäudes erstreckt und so einen witterungsgeschützten Übergang ermöglicht. Ein Teil der Überdachung wird voraussichtlich durch das Vorhaben überplant.

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

Im Westen befinden sich überwiegend dreigeschossige Blockrandbebauungen mit gemischter Nutzungsstruktur aus Wohnen und Gewerbe, unmittelbar westlich an der Bahnhofstraße liegt das Postareal. Im Anschluss daran bilden die Münchner Straße und die Straße Am Pulverl einen Schwerpunkt des Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebots in der Umgebung.

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

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

### 3.4. Erschließung - Straßen und Wege

Über die Bahnhofstraße ist der Hauptbahnhof bereits an das örtliche und überörtliche Straßennetz (B13 Münchner Straße) angeschlossen. Für Fußgänger und Radfahrer ist das Planungsgebiet von Westen über die Bahnhofstraße und die Elisabethstraße zu erreichen. Aus Richtung Osten können die Gleisanlagen durch eine bestehende Fußgängerunterführung gequert werden.

Mit dem Parkhaus an der Elisabethstraße 3 sowie dem Parkhaus Ost an der Martin-Hemm-Straße 8 befinden sich bereits zwei Parkhäuser in fußläufiger Entfernung zum Plangebiet. Die bestehende Taxi-Wartzone an der Elisabethstraße soll auch nach Umsetzung des Vorhabens erhalten bleiben. Die konkrete Lage und Ausgestaltung ist im Laufe des Verfahrens zu klären.

Um die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens im Zusammenhang mit der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Umfeld des Planungsgebiets zu prüfen, wird ein Verkehrsgutachten erstellt. Weiterhin wird wie unter Nr. 4.1 ausgeführt, die Ausnutzung der beiden bestehenden Parkhäuser im weiteren Verfahren geprüft.

### 3.5. Öffentlicher Nahverkehr

Neben seiner Funktion als Haltepunkt für Zuglinien des Regional- und Fernverkehrs ist der Hauptbahnhof ein wichtiger Knotenpunkt des städtischen Busliniennetzes der INVG. Es verkehren dort die Buslinien 10, 11, 15, 16, 30, 51, 52, 53, 58, 60, 9112, 9223 und S2 sowie diverse Nachtlinien.

### 3.6. Beschaffenheit / Baugrund

Der südwestliche Teil des Planungsgebiets ist durch eine bestehende Bunkeranlage unterbaut, die durch den Neubau nicht erhalten werden kann, aber neu zu ergänzen ist. Für den übrigen Grundstücksbereich ist im Zuge des weiteren Verfahrens eine Baugrunduntersuchung durchzuführen.

#### **Grundwasser**

Der mittlere Grundwasserstand der nächstgelegenen Messstelle in Kothau liegt bei 362,48 m ü. NN, der Höchstwasserstand bei 363,57 m ü. NN. Die Unterkante der Gebäudegründung liegt bei ca. 364,50 m ü. NN, also ca. 90 cm über dem höchsten Grundwasserstand. Nach derzeitiger Erkenntnis ist demnach nicht mit einer Beeinträchtigung des Grundwassers zu rechnen.

## 4. Planungskonzept

### 4.1. Bauliche Ordnung

#### **Städtebauliche und Planerische Leitgedanken**

Städtebaulicher Leitgedanke des Konzeptes ist die Schaffung eines Hochpunktes zur Akzentuierung des Hauptbahnhofs als wichtiger Knotenpunkt im städtischen und überregionalen Verkehrssystem sowie als Bestandteil eines zentralen Nahversorgungsschwerpunktes für den Süden der Stadt.

Das Bauwerk gliedert sich in zwei Hauptteile, einen langgestreckten zweigeschossigen Sockelbereich und das darüber sitzende Hochhaus. Der Sockelbereich liegt gegenüber dem Niveau der Bahnhofstraße um ca. 1 m höher auf der Ebene der Gleisanlage und wird mittels einer zentralen Treppenanlage mit zwei seitlichen Rampen erschlossen. Der Eingangsbereich der über die beiden Sockelgeschosse reichenden Bahnhofshalle, liegt mittig in der Achse der Bahnhofstraße.

Der Hochhausturm sitzt leicht versetzt zu dieser Achse. Er bildet somit den gewünschten städtebaulichen Hochpunkt, ohne die Betonung von der zentralen Hauptfunktion „Hauptbahnhof“ des Gebäudes zu nehmen.

Das Erdgeschoss beinhaltet neben der großen zentralen Bahnhofshalle mit den üblichen bahnnahen Funktionen Reisezentrum, Fahrgastinformation, Wartebereich etc. noch Einzelhandelsflächen für die Nahversorgung und Flächen für die Versorgung mit Reisebedarf. Des Weiteren befindet sich hier der Eingangsbereich des Hochhauses. Darüber befinden sich bahnhofsnahe Verwaltungsbereiche (Bahnhofsmanagement, Bundespolizei). Das Gebäude wird komplett unterkellert. Im Keller befinden sich die Technikbereiche, Lager und Entsorgungsräume sowie die bestehende Krisen-Koordinationsstelle (KKS).

Der Hochhausturm beginnt mit dem 3. Geschoss, hier befindet sich der Übergangsbereich zum Sockel mit den Zugangsmöglichkeiten zum begrünten Flachdach des Sockels. Das 3.-16. Geschoss bilden die Hochhausregelgeschosse mit Büro/Verwaltungs- oder teilweise Hotelnutzung.



Der bestehende Höhenunterschied zwischen der Elisabeth- bzw. der Bahnhofstraße und den Bahngleisanlagen wird voraussichtlich mittels einer Außentreppe sowie einer barrierefreien Rampe zur öffentlichen Straßenverkehrsfläche hin, vergleichbar der derzeitigen Situation, ausgeglichen. Im Inneren des Bahnhofsgebäudes ist somit nachzeitigem Planungsstand keine Treppenanlage bzw. Rampe hin zu den Bahngleisanlagen erforderlich.

Das Vorhaben wird neben der Bestandsnutzung „Bahnhof“ durch neu geschaffene Nutzungen einen Stellplatzbedarf auslösen. Die Anzahl der zusätzlich benötigten Stellplätze ist abhängig von der späteren Nutzung und wird im weiteren Verfahren konkretisiert. Auf dem Vorhabengrundstück können weder eine Tiefgarage noch eine oberirdische Stellplatzanlage realisiert werden, weshalb die benötigten Stellplätze in der näheren Umgebung nachgewiesen oder neu errichtet werden müssen. Die Ausnutzung der bestehenden Parkhäuser (Parkhaus Elisabethstr. 3, Parkhaus Ost Martin-Hemm-Straße 8) wird im weiteren Verfahren geprüft, sowie mögliche Standorte für die Neuerrichtung eruiert.

### **Art der baulichen Nutzung**

Das Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Ingolstadt ordnet den Hauptbahnhof und sein Umfeld in die Hierarchiestufe der Subzentren ein, welche als Ergänzungsangebot zum zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet sicherstellen sollen. Das Subzentrum Hauptbahnhof / Münchener Straße soll aufgrund seiner Bedeutung für den Südwesten Ingolstadts in seinem Bestand weiterentwickelt werden. Dies deckt sich mit den Zielen der Vorhabenplanung, die im Erdgeschoss des geplanten Gebäudes ein diverses Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot vorsieht. Im Bereich des Hochhauses sollen weitere Nutzungen hinzutreten, die von der Zentralität und guten örtlichen und überörtlichen Erreichbarkeit des Ortes profitieren können.

Um das an dem Standort angestrebte Nutzungsspektrum zu ermöglichen, wird als Art der baulichen Nutzung in Anwendung des § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB „Bahnhofsgebäude mit Einzelhandels-, Hotel-, Büro- und Verwaltungsnutzung“ festgesetzt.

### **Maß der baulichen Nutzung**

Aus funktionaler Sicht ist die besondere infrastrukturelle Bedeutung des geplanten Bauwerks hervorzuheben. Aufgrund der übergeordneten Verkehrsfunktion und guten Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs ist an dieser Stelle auch unter Gesichtspunkten der verkehrstechnischen Nachhaltigkeit und dem Prinzip der kurzen Wege eine möglichst hohe Konzentration von Nutzungen sinnvoll. Um dies zu ermöglichen, werden eine Grundfläche von 2.500 m<sup>2</sup> sowie eine Geschossfläche von 15.500 m<sup>2</sup> zugelassen.

Die zulässige Grundfläche darf durch das auskragende Vordach des Gebäudes sowie Treppen- und Rampenanlagen um bis zu 600 m<sup>2</sup> überschritten werden, um ein angemessenes Vorfeld und einen repräsentativen Eingangsbereich zu schaffen.

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

Diese Höhenvorgabe wird durch das Vorhaben mit einer Oberkante von ca. 429,5 m ü. NN um ca. 7 m überschritten. Aus städtebaulicher Sicht kann jedoch im vorliegenden Fall eine Überschreitung der Vorgabe aufgrund der besonderen Funktion des Gebäudes als Gesamtensemble als vertretbar betrachtet werden. Die einzigen prägenden Bauten, zu denen das Vorhaben ggf. optisch in Konkurrenz treten könnte, sind die Türme der Kirchen St. Anton (errichtet 1914-25, 1945-47 Wiederaufbau) und St. Markus (errichtet 1959-60). Im Laufe des Verfahrens wird eine Sichtfeldanalyse erstellt, um zu verifizieren, dass das geplante Gebäude keine städtebaulichen Sichtachsen beeinträchtigt. Darüber hinaus kann der Hochhausturm in seiner geplanten Dimension als Endpunkt der Straße Am Pulverl /

Bahnhofstraße selbst zum Orientierungspunkt und stadtbildprägenden Bauwerk für die angrenzenden Quartiere werden.

Unter Berücksichtigung dieses Ziels wird für den Turm eine maximale Geschosshöhe von 16 Geschossen zugelassen. Dies entspricht einer Wandhöhe von ca. 62 m über dem Höhenbezugspunkt. Um einen Treppenaufgang auf die Dachfläche und ggf. auch weitere technisch oder gestalterisch erforderliche Dachaufbauten zu ermöglichen, wird eine Überschreitung der maximalen Wandhöhe um 2,5 m zugelassen. Die Wandhöhe wird jeweils am obersten Punkt der Attika gemessen. Der Höhenbezugspunkt liegt bei 367,50 m ü. NN (Straßenniveau Bahnhofstraße). Im weiteren Verfahren werden mithilfe einer Verschattungsstudie die Auswirkungen der Gebäudehöhe auf die angrenzenden Nutzungen untersucht sowie die Erfordernis eines windklimatischen Gutachtens fachgutachterlich beurteilt.

## 4.2. Grünordnung

Da das geplante Gebäude annähernd den gesamten Geltungsbereich ausfüllt, sind grünordnerische Maßnahmen auf die Begrünung von Dächern und Fassaden beschränkt. Um das Fehlen ebenerdiger Freiflächen auszugleichen, ist insbesondere das Dach des zweigeschossigen Sockelbaus als intensiv begrünter Aufenthalts- und Erholungsbereich für die Nutzer der darüberliegenden Büro- und Hotelgeschosse auszugestalten.

Die zwölf Platanen vor der Fassade des bestehenden Bahnhofsgebäudes können im Zuge des Neubaus aller Voraussicht nach nicht erhalten werden. Da das Vorhabengrundstück vollständig überbaut wird, ist voraussichtlich kein gleichwertiger Ersatz der Bäume im Bereich des Vorhabens möglich. Die Platanen unterliegen nicht der Baumschutzverordnung. Der Verlust der Bäume sollte nach Möglichkeit über eine entsprechend diverse und hochwertige Bepflanzung der Dachflächen ausgeglichen werden.

## 5. Ver- und Entsorgung

### **Wasserversorgung**

Die Versorgung mit Trink- und Brauchwasser wird durch die Ingolstädter Kommunalbetriebe AöR sichergestellt.

### **Schmutzwasserbeseitigung**

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

### **Energie**

Der Anschluss an Fernwärme und Strom kann über das bestehende Leitungsnetz gewährleistet werden.

## 6. Entwässerung

Aufgrund der besonders intensiven Nutzungsanforderungen an die zur Verfügung stehende Fläche ist eine Versickerung von Niederschlagswasser auf dem Grundstück aller Voraussicht nach nicht möglich. Im weiteren Verfahren wird ein Niederschlagswasserbeseitigungskonzept erstellt, welches auch den Fall eines Starkregenereignisses mitberachtet.

## 7. Immissionen/ Emissionen

Auf das Planungsgebiet wirken Schallimmissionen aus dem Zugverkehr sowie aus den angrenzenden Straßen und Anlagen des ruhenden Verkehrs ein. Ebenso ist mit Erschütterungen und elektromagnetischen Immissionen aus dem Bahnbetrieb zu rechnen.

Zur Erfassung der Einwirkungen auf das Vorhaben und der Ermittlung der zu treffenden Maßnahmen sind im Rahmen des Verfahrens entsprechende immissionsschutztechnische Gutachten (Schalltechnische Untersuchung, Erschütterungsgutachten, ggf. Gutachten zur Elektromagnetischen Verträglichkeit) zu erstellen.

## **8. Altlasten**

Im Umgriff des Planungsgebiets sind nach den Informationen aus dem Altlasten-, Bodenschutz- und Deponieinformationssystem keine Altlastenverdachtsflächen, Altablagerungen bzw. schädlichen Bodenveränderungen bekannt. Aufgrund der Lage und der Nutzung des Bereichs als Betriebsgelände der Eisenbahn ist jedoch grundsätzlich mit Altlasten und auch mit dem Vorkommen von Kampfmitteln zu rechnen. Entsprechende Untersuchungen sind im Rahmen des Bauvollzugs durchzuführen.

## **9. Artenschutz**

Zur Ermittlung des tatsächlichen und potenziellen Vorkommens gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie) und möglicher Auswirkungen des Vorhabens aus artenschutzrechtlicher Sicht wird eine Vorabschätzung zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung durchgeführt. Inwieweit eine saP erforderlich wird, ist im weiteren Verfahren zu klären.

## **10. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung**

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

## **11. Denkmalpflege**

### **Bodendenkmäler**

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

### **Bau- und sonstige Denkmäler**

Direkt westlich des Planungsgebiets befindet sich der denkmalgeschützte dreigeschossige Walmdachbau der ehemaligen Eisenbahnbetriebsamtes, zu dem auch ein eingeschossiges Nebengebäude und eine museal aufgestellte Dampflok gehören.

Ca. 300 m nordwestlich liegt die 1914-25 errichtete und 1945-47 wiedererrichtete Kirche St. Anton.

## **12. Kosten**

Die Vorhabenträgerin ist bereit, die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ausgelösten ursächlichen Kosten und Lasten zu übernehmen und dafür einen entsprechenden städtebaulichen Vertrag sowie einen Durchführungsvertrag mit der Stadt Ingolstadt abzuschließen.