

| | | |
|--|-------------------|--------------------------------|
| BESCHLUSSVORLAGE V0786/21 öffentlich | Referat | Referat VII |
| | Amt | Stadtplanungsamt |
| | Kostenstelle (UA) | 6100 |
| | Amtsleiter/in | Wittmann-Brand, Ulrike |
| | Telefon | 3 05-21 37 |
| | Telefax | 3 05-21 49 |
| | E-Mail | stadtplanungsamt@ingolstadt.de |
| Datum | 10.09.2021 | |

| Gremium | Sitzung am | Beschlussqualität | Abstimmungs- ergebnis |
|---|------------|-------------------|--------------------------|
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit | 12.10.2021 | Vorberatung | |
| Stadtrat | 28.10.2021 | Entscheidung | |

Beratungsgegenstand

Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan Nr. 109 N „Hauptbahnhof“;
- **Entwurfsgenehmigung** -
(Referentin: Frau Preßlein-Lehle)

Antrag:

1. Über die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB eingegangenen Anregungen wird entsprechend der Beschlussempfehlung der Verwaltung in der beiliegenden Abwägung entschieden.
2. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 109 N „Hauptbahnhof“ inklusive Begründung sowie der Entwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes werden genehmigt.
Der vorhabenbezogene Bebauungs- und Grünordnungsplan umfasst ganz oder teilweise(*) folgende Grundstücke der Gemarkung Ingolstadt: 5325/12*, 5325/14*, 5325/136*, 5325/194 und 5325/196
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Strukturüberlegungen zum Umfeld des Ingolstädter Hauptbahnhofes aus dem Jahr 2018 fortzuschreiben, um so anhand von Machbarkeitsstudien Konzepte für einen zukunftsfähigen öffentlichen Raum im Bahnhofsumfeld zu entwickeln.

gez.

Renate Preßlein-Lehle
Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

| | | |
|---|--|-------|
| Einmalige Ausgaben | | |
| Jährliche Folgekosten | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Euro: |
| Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe) | <input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt: | Euro: |
| Zu erwartende Erträge (Art und Höhe) | von HSt: <input type="checkbox"/> Anmeldung zum 20 | Euro: |
| <input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen. <input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden. <input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt. | | |

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

wenn ja,

| | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> freiwillig | <input checked="" type="checkbox"/> gesetzlich vorgeschrieben |
| <input type="checkbox"/> einstufig | <input checked="" type="checkbox"/> mehrstufig |
| <p>Wenn bereits bekannt, in welcher Form und in welchem Zeitraum soll die Beteiligung erfolgen:</p> <p>Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB wurde in der Zeit vom 27.09.2019 bis 28.10.2019 durchgeführt.</p> | |

Kurzvortrag:

Der Stadtrat hat am 06.06.2019 die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes Nr. 109 N „Hauptbahnhof“ beschlossen. Das Bauleitplanverfahren wird gem. § 13 a BauGB als Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes der Innenentwicklung durchgeführt. Aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des Vorhabens und im Interesse einer vollumfänglichen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurde von der Möglichkeit der Verfahrensbeschleunigung nach § 13 a Abs. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB kein Gebrauch gemacht. Dementsprechend erfolgte in der Zeit vom 27.09.2019 bis 28.10.2019 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB.

Von insgesamt 26 eingegangenen Stellungnahmen teilten acht Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange mit, dass keine Einwände gegen die Planung bestehen. Die eingegangenen Bedenken- und Anregungen sind in der beigefügten Abwägung wiedergegeben und jeweils mit einem Abwägungsvorschlag der Verwaltung versehen. Von Seiten der Öffentlichkeit gingen keine Stellungnahmen ein.

An der städtebaulichen Konzeption haben sich in Folge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zum Aufstellungsbeschluss ergeben. Vielmehr wurde das vom Vorhabenträger geplante Bauvorhaben unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen weiterentwickelt und konkretisiert. So soll anstelle des bestehenden Bahnhofsgebäudes ein Neubau errichtet werden, welcher aus einem zweigeschossigem Sockelbau sowie einem darauf aufgesetzten Hochhausturm mit 15 weiteren Geschossen besteht. Die beiden Sockelgeschosse nehmen die notwendigen bahnbezogenen Nutzungen (u.a. Reisezentrum, Verwaltungsräume der Deutschen Bahn und Räume der Bundespolizei) sowie diverse Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangebote auf. Im Hochhaus sind privatwirtschaftlich oder behördlich genutzte Büroeinheiten sowie Einrichtungen für soziale, gesundheitliche, kulturelle und sportliche Zwecke zulässig. Eine zum Aufstellungsbeschluss noch angedachte Hotelnutzung im Hochhausturm ist auf Wunsch des Vorhabenträgers nicht mehr vorgesehen.

Bahnrechtliche Widmung

Die Vorhabengrundstücke 5325/194 sowie 5325/14 sind derzeit als Eisenbahnbetriebsgelände gewidmet. Die Nutzung zu Bahnbetriebszwecken steht der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gem. § 12 BauGB nicht entgegen, da die widmungskonforme Nutzung auch nach Umsetzung des Vorhabens in vollem Umfang erhalten bleibt. Dies wurde durch das Eisenbahnbundesamt mit Schreiben vom 03.12.2018 bestätigt. Allerdings ist für den Neubau inkl. der Nutzungen für Bahnbetriebszwecke gem. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) eine Plangenehmigung oder eine Planfeststellung durch das Eisenbahnbundesamt erforderlich. Den hierfür erforderlichen Antrag wird der Vorhabenträger zeitnah nach Abschluss des förmlichen Beteiligungsverfahrens nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB bei der zuständigen Stelle einreichen. Um das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren bestmöglich vorzubereiten, findet bereits im Rahmen des kommunalen Bauleitplanverfahrens eine enge Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt statt.

Hochhauskonzept und Verschattung

Das Vorhaben liegt im Bereich der im Rahmen des Hochhauskonzeptes festgelegten Entwicklungsachse entlang der Bahnlinie, innerhalb derer Hochhausbebauungen mit einer Höhe von bis zu 50 m als städtebaulich verträglich eingestuft werden. Bei derzeitiger Planung überschreitet das Bauvorhaben mit einer Oberkante des Hochhausturmes von 435,5 m die im Rahmen des Hochhauskonzeptes als bauliche Obergrenze für Hochhäuser in der Kernstadt festgelegte Höhe des Münsters (423,00 m ü. NN) um ca. 12,5 m. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde in Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege eine Sichtfeldanalyse erstellt, um zu verifizieren, dass das geplante Gebäude keine städtebaulich

bedeutsamen Sichtachsen (u.a. Münster, Altstadt als Gesamtensemble) beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der in Kapitel 14 der Planbegründung dargestellten Untersuchungsergebnisse wird für den Hochhausturm eine maximale Geschosszahl von 17 Geschossen sowie eine Wandhöhe von ca. 64,5 m über dem Höhenbezugspunkt als städtebaulich verträglich angesehen. Eine Überschreitung der maximalen Wandhöhe um 4 m für technisch oder gestalterisch erforderliche Dachaufbauten wird im Bebauungsplan unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen. Da sich der geplante Baukörper gemäß der Untersuchungsergebnisse verträglich in das Stadtbild einfügt, wird eine Überschreitung der Höhenvorgabe aus dem Hochhauskonzept im vorliegenden Fall als vertretbar angesehen. Die besondere Funktion des Gebäudes und das städtebauliche Ziel, den südlichen Stadteingang hervorzuheben, rechtfertigen eine Abweichung der Empfehlungen der städtischen Hochhausrichtlinie. Um die Auswirkungen der im Bebauungsplan festgesetzten Gebäudehöhen auf die angrenzende Bestandsbebauung zu untersuchen, wurde vom Vorhabenträger eine Verschattungsstudie erstellt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass bei den angrenzenden Bestandsgebäuden die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse weiterhin erfüllt sind und eine ausreichende Besonnung und Belüftung sowie ein ausreichender Sozialabstand trotz der festgesetzten Gebäudehöhen gewährleistet werden.

Einzelhandelsentwicklungskonzept (SEEK)

Das Einzelhandelsentwicklungskonzept Ingolstadt ordnet den Hauptbahnhof und sein Umfeld perspektivisch in die Hierarchiestufe eines Subzentrums ein, welches als Ergänzungsangebot zum zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Stadtgebiet sicherstellen soll. Durch die im Bebauungsplan festgesetzte Beschränkung der Verkaufsflächen sowie der Kernsortimente auf Güter des täglichen sowie des Reisebedarfes wird sichergestellt, dass der Schwerpunkt der Einzelhandelsangebote in der Versorgung der Reisenden liegt. Negative Auswirkungen auf bestehende Einzelhandelsstrukturen im Bereich der Münchner Straße/Am Pulverl sind somit nicht zu erwarten.

Bahnhofsumfeld

Im Jahr 2018 wurden dem Ingolstädter Stadtrat Strukturüberlegungen zum Hauptbahnhofgebäude sowie zu dessen Umfeld vorgelegt. Diese wurden von den Stadtratsmitgliedern mit Beschluss vom 26.07.2018 (V0520/18) zustimmend zur Kenntnis genommen.

Mit dem Grundsatzbeschluss wurde neben der Formulierung städtebaulicher Ziele für den öffentlichen Raum im Bahnhofsumfeld sowie für benachbarte Grundstücke auch der Grundstein für die verfahrensgegenständliche Entwicklung des neuen Bahnhofsgebäudes in Form eines Hochhauses mit Büro-, Dienstleistungs- und Ladenflächen gelegt. Durch den geplanten Neubau entsteht nun ein erster, wesentlicher Impuls für das gesamte Bahnhofsumfeld, der mittel- bis langfristig weitere Entwicklungen nach sich ziehen wird. Aber um den öffentlichen Raum im Sinne eines Bahnhofsvorplatzes mit ausreichend Raum vor allem für Fußgänger und Radfahrer auszubilden, bedarf es die Einbeziehung der umgebenden Grundstücke, allein das Grundstück des Bahnhofgebäudes kann dies aufgrund der geringen Tiefe nicht leisten.

Um die verkehrlichen Auswirkungen des Hauptbahnhofneubaus zu ermitteln, wurde im Zuge des vorliegenden Bauleitplanverfahrens ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, welches Anpassungen im Straßenraum außerhalb des Planungsumgriffes empfiehlt.

Unter diesem Gesichtspunkt und der Tatsache, dass mittelfristig auch auf dem benachbarten Postareal sowie dem Eckgrundstück Prinz-Leopold-Straße / Münchner Straße bauliche Entwicklungen zu erwarten sind, wird vorgeschlagen, in einem Workshopverfahren mit dem Bezirksausschuss, die Strukturüberlegungen aus dem Jahr 2018 fortzuschreiben, um Visionen für einen lebendigen Stadtteil mit räumlichen Qualitäten und zukunftsfähigem öffentlichen Raum zu formulieren. Eine umfassende Betrachtung des Bahnhofsumfeldes ist insbesondere aufgrund der diversen Anforderungen an den öffentlichen Raum erforderlich, welche sich nicht allein aus dem Hauptbahnhofneubau, sondern auch aus den geplanten baulichen Entwicklungen auf den

Nachbargrundstücken ergeben. Durch die Fortschreibung der Strukturüberlegungen können einzelne (verkehrliche) Maßnahmen anhand von Machbarkeitsstudien vorgeschlagen werden.

Anbindung Vordach – Bussteigdach

Um einen wettergeschützten Vorbereich vor dem künftigen Bahnhofsgelände zu schaffen, sieht die Planung zur Bahnhofstraße hin ein auskragendes Vordach vor. Aufgrund der unterschiedlichen Höhen der Dächer ist ein direkter Anschluss des neuen Vordaches an die bestehende Traverse zum benachbarten Bussteigdach nicht mehr möglich. Durch den Rückbau der bestehenden Verbindung zwischen Bussteigdach und Bahnhofsvordach entsteht somit eine Strecke von ca. 7 m ohne Überdachung. Diese kurze, nicht überdachte Strecke erscheint zumutbar und vertretbar.

Stellplatzbedarf

Grundsätzlich sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens die für das Vorhaben anfallenden Kfz-Stellplätze gemäß den Vorgaben der Ingolstädter Stellplatzsatzung nachzuweisen. Da aufgrund der im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen davon auszugehen ist, dass die künftigen Nutzungen im Erdgeschoss überwiegend von Bahnreisenden frequentiert werden, ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan die Möglichkeit einer Reduzierung der für die Erdgeschossnutzungen nachzuweisenden Stellplätze auf 30 % vorgesehen. Für die vorgesehenen Nutzungen in den Obergeschossen (1. OG -16. OG) ist keine Reduzierung der laut Stellplatzsatzung erforderlichen Stellplätze festgesetzt.

Nachdem auf dem Vorhabengrundstück aufgrund der geplanten Kellernutzung sowie der zu erhaltenden Befehlsstelle zum Zwecke der zivilen Verteidigung keine Tiefgarage bzw. oberirdische Stellplatzanlage errichtet werden kann, muss der vom Vorhaben ausgelöste (zusätzliche) Stellplatzbedarf in der näheren Umgebung untergebracht werden.

Derzeit stehen den Reisenden und Pendlern Kfz-Stellplätze im Parkhaus West in der Elisabethstraße sowie im Parkhaus Ost in der Martin-Hemm-Straße zur Verfügung. Nach einer Erhebung des Parkhausbetreibers lagen die Auslastungszahlen im Jahre 2017 im Parkhaus West in der Spitze bei ca. 93%, im Parkhaus Ost in der Spitze bei ca. 31%. Aufgrund der Parkhaussanierung in den Jahren 2018/2019 sowie der Corona-Pandemie 2020 wurde auf Auslastungszahlen aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen. Zudem können durch eine Aufstockung des bestehenden Parkhauses West um eine Ebene 91 zusätzliche Stellplätze generiert werden.

Unter Zugrundelegung der Auslastungszahlen der bestehenden Parkhäuser sowie durch die Aufstockung eines weiteren Parkhausgeschosses können die durch den Neubau des Hauptbahnhofes ausgelösten zusätzlichen Stellplätze in fußläufiger Entfernung zum Vorhabengebiet nachgewiesen werden.

Der infolge der Bahnhofsnutzung anfallende Bring- und Holverkehr wird auch weiterhin über Stellplätze für Kurzparker im direkten Bahnhofsumfeld abgewickelt.

Fahrradabstellplätze

Die für das Vorhaben gemäß der städtischen Fahrradabstellplatz-Satzung erforderlichen Fahrradabstellplätze sind laut Bebauungsplan in unmittelbarer Umgebung zum Plangebiet nachzuweisen. Mindestens 25 der nachzuweisenden Fahrradabstellplätze sind innerhalb des Neubaugebäudes vorzusehen. Die konkrete Lage und Ausgestaltung der Fahrradabstellplätze wird im weiteren Verfahren unter Einbeziehung des Fahrradbeauftragten der Stadt Ingolstadt festgelegt.

Vertrag über die Verfügungsberechtigung / Durchführungsvertrag

Im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 109 N „Hauptbahnhof“ ist von Seiten der Stadt mit dem Vorhabenträger bis zum Satzungsbeschluss ein Durchführungsvertrag gem. §12 Abs. 1 BauGB abzuschließen. In diesem verpflichtet sich der Vorhabenträger unter anderem das Planungsvorhaben innerhalb einer bestimmten Frist

durchzuführen sowie die erforderlichen Planungs- und Erschließungskosten (ganz bzw. teilweise) zu tragen.

Da sich die Vorhabengrundstücke 5325/194 und 5325/14 im Eigentum der DB Station & Service AG sowie der DB Netz AG befinden, ist zuvor zwischen dem Vorhabenträger, Herrn Fäth, sowie den Grundstückseigentümerinnen ein Vertrag hinsichtlich der gem. § 12 BauGB erforderlichen Verfügungsberechtigung über die betroffenen Vorhabengrundstücke abzuschließen.

Sobald dieser Vertrag dem Stadtplanungsamt vorliegt, kann mit dem Vorhabenträger der erforderliche Durchführungsvertrag mit folgenden wesentlichen Eckpunkten abgeschlossen werden:

- Durchführung des Bauleitplanverfahrens Nr. 109 N „Hauptbahnhof“ unter Berücksichtigung der Planungshoheit und Entscheidungsfreiheit des Stadtrates,
- Vergabe der Planungsleistungen für den Vorhaben- und Erschließungsplan sowie für den Freiflächengestaltungsplan an ein geeignetes Planungsbüro und Übernahme sämtlicher diesbezüglich anfallender externer Planungskosten durch den Vorhabenträger,
- Übernahme sämtlicher Kosten für im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erforderliche Fachgutachten durch den Vorhabenträger,
- Übernahme aller durch das Vorhaben anfallenden kausalen Folgemaßnahmen und –kosten durch den Vorhabenträger (u.a. Kosten für Stellplatznachweis) ,
- bebauungspiangemäße und vollständige Errichtung des Vorhabens innerhalb der vereinbarten Frist durch den Vorhabenträger,
- Haftungsausschluss der Stadt insbesondere bei einem Scheitern des Bebauungsplanverfahrens oder der Feststellung der Nichtigkeit bzw. Unwirksamkeit der Satzung.

Die Verwaltung wird beauftragt einen entsprechenden Entwurf für den Durchführungsvertrag zu erarbeiten, diesen mit dem Vorhabenträger abzustimmen und sodann den Stadtratsgremien noch vor Satzungsbeschluss zur Genehmigung vorzulegen.

Anlagen:

1. Abwägung
 2. Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungs- und Grünordnungsplanes
 3. Vorhabenbezogener Bebauungs- und Grünordnungsplan
 4. Vorhaben- und Erschließungsplan
 5. Artenschutzrechtliche Voruntersuchung; Büro Dieter Jungwirth (09/2019)
 6. Baugrunderkundung/Baugrundgutachten; Crystal Geotechnik GmbH (08/2020)
 7. Untersuchung elektromagnetischer Felder; Möhler + Partner Ingenieure AG (09/2021)
 8. Erschütterungstechnische Untersuchung; Möhler + Partner AG (09/2021)
 9. Schallschutzgutachten , Müller-BBM (09/2021)
 10. Kampfmittelrisikoprüfung Stufe 1 und Stufe 2; Tauber Spezial Tiefbau GmbH & Co.KG (06/2019)
 11. Sichtachsenuntersuchung; Kammerl + Kollegen (08/2021)
 12. Verkehrsuntersuchung; gevas (09/2021)
 13. Verschattungsstudie; Kammerl + Kollegen (07/2021)
 14. Untersuchung des Windkomforts und der Windsicherheit im bodennahen Außenbereich und auf dem Dachbereich des Sockelgeschosses; Wacker Ingenieure GmbH (08/2021)
 15. Prüfung der UVP Pflicht; Dragomir Stadtplanung (01/2019-ergänzt 09/2021)
-