

STRUKTURÜBERLEGUNGEN HAUPTBAHNHOF UND UMFELD



INHALT

1.	Anlass und Ziel der Strukturüberlegungen	S. 3
2.	Strukturdaten	S. 3
3.	Städtebauliche Ziele zur Entwicklung des Bahnhofsareals	S. 9
4.	Städtebauliche Struktur Bahnhofsareal	S.10
5.	Nutzungsgefüge	
	5.1. Planungsabsichten der Investoren	S.11
	5.2. Nutzungsvarianten	S.12
6.	Planungsrechtliche Voraussetzungen	S.13

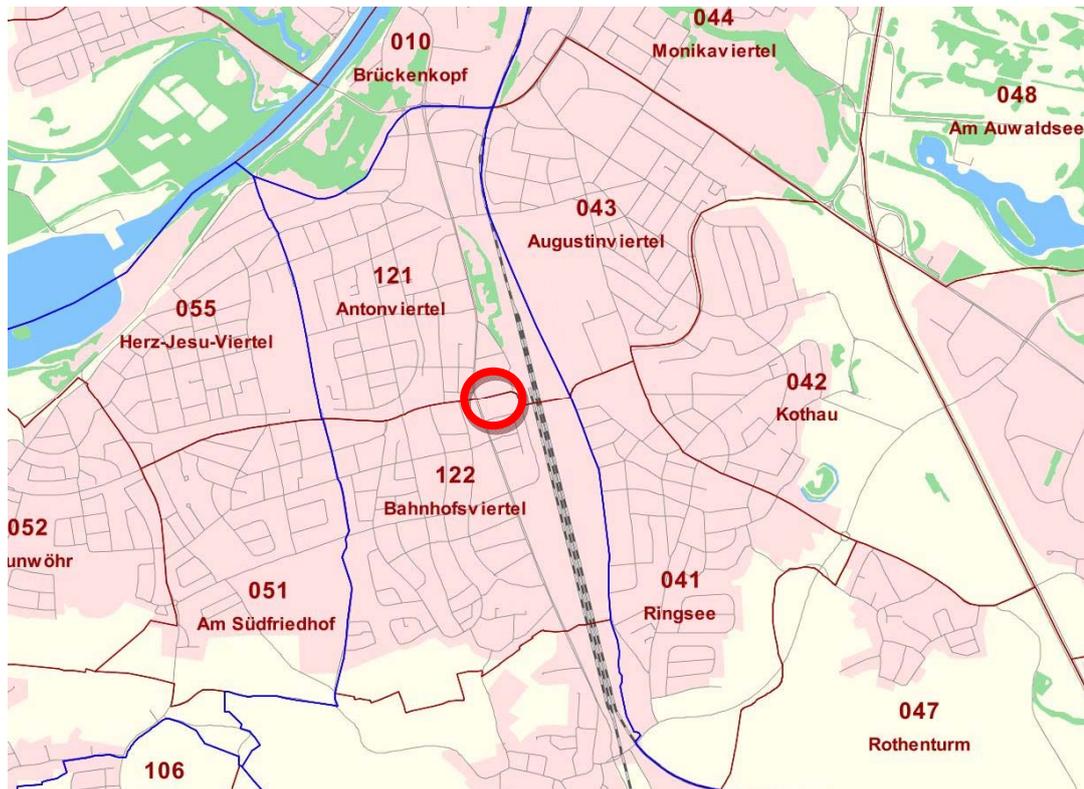
1. Anlass und Ziel der Strukturüberlegungen

Der Bereich des Hauptbahnhofes stellt innerhalb der Stadtstruktur eine besondere Situation dar. Zum einen weist der Bahnhof selbst als der Hauptanknüpfungsort an den schienengebundenen Fernverkehr eine hohe Dynamik an Passanten, Verkehrs- und Informationsströmen auf, was sich durch den neuen Audi-Bahnhalt auch noch verstärken wird. Zum anderen ist das Entwicklungspotential der Münchener Straße herauszustellen. Sie stellt mit ihrer gründerzeittypischen Bebauung und Mischstruktur innerhalb der gesamten Kernstadt einen der urbansten Ansätze dar. Es ist eine wesentliche städtebauliche Zielsetzung der Stadtentwicklung, die vorhandene Struktur zu stärken und zu einem Stadtteilzentrum für den Süden Ingolstadts auszubauen. Durch eine Verbesserung des vorhandenen sowie zusätzlicher infrastruktureller Angebote soll die Attraktivität dieses Bereiches weiter angehoben werden. Nachdem sich nun bei den beiden Schlüsselgrundstücken, dem Hauptbahnhofsgebäude und dem Postareal sowie dem Grundstück der GWG an der Prinz-Leopold-Straße Entwicklungsabsichten abzeichnen, bestehen hohe Chancen, bei der städtischen Zielsetzung voranzukommen.

Die betreffenden Flächen strahlen nicht nur auf die umliegenden Stadtviertel aus, sondern können aufgrund des ICE- Halts auch für die Gesamtstadt wichtige Impulse für die städtischen Entwicklungen geben. Der Hauptbahnhof ist für eine große Anzahl Reisender ein „Eingangstor zur Stadt“.

2. Strukturdaten

Betrachtet werden die drei zu überplanende Grundstücke am und um den Hauptbahnhof mit insgesamt ca. 13.600 m². Darüber hinaus wird das nähere Umfeld der Straßenräume betrachtet. Die Grundstücke befinden sich an der Grenze der Unterbezirke Antonviertel, Bahnhofsviertel, Augustinviertel und Ringsee. Die Entfernung zur Altstadt beträgt ca. 2,0 km, der Erholungsraum Donau liegt ca. 1,5 km Entfernung



Einwohnerentwicklung

In Ingolstadt ist die Einwohnerzahl im Bayern- und Deutschland weiten Vergleich mit 13 % seit 2004 stark gewachsen. Im Bahnhofsviertel ist der Einwohnerzuwachs mit 17,4 % seit 2004 besonders stark.

Einwohnerentwicklung in den Unterbezirken rund um den Hauptbahnhof
Hauptwohnsitz, jeweils 31.12.

UBZ	Unterbezirk	31.12.2004	31.12.2010	31.12.2017	Entwicklung 2004-2010		Entwicklung 2011-2017		Entwicklung 2004-2017	
		Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
121	Antonviertel	5.440	5.744	6.043	304	5,6%	299	5,2%	603	11,1%
122	Bahnhofsviertel	4.458	4.842	5.234	384	8,6%	392	8,1%	776	17,4%
	Zusammen	9.898	10.586	11.277	688	7,0%	691	6,5%	1.379	13,9%
41	Ringsee	2.997	2.971	3.076	-26	-0,9%	105	3,5%	79	2,6%
43	Augustinviertel	5.313	5.298	5.703	-15	-0,3%	405	7,6%	390	7,3%
	Zusammen	8.310	8.269	8.779	-41	-0,5%	510	6,2%	469	5,6%
	Stadt Ingolstadt	120.703	124.893	136.454	4.190	3,5%	11.561	9,3%	15.751	13,0%

Quelle: Melderegister

Berechnung und Darstellung: Statistik und Stadtforschung

Geschichtliche Entwicklung

Die Stadt Ingolstadt war länger als andere Regionen in ihrer städtebaulichen Entwicklung eingeschränkt. Dies hing mit ihrer militärischen Sonderfunktion als Landesfestung zusammen, die baurechtliche Beschränkungen außerhalb der Altstadt mit sich brachte. Erst um die Jahrhundertwende, nach Aufhebung der Rayongesetze, die eine zivile Bebauung im Vorfeld der Festungsanlagen nahezu ausgeschlossen hatte, entwickelte die Stadt Flächen für Gewerbe und Wohngebiete über den bestehenden Festungsring hinaus. Kernpunkt für die städtebauliche Entwicklung im Süden der Stadt war die Errichtung des Hauptbahnhofes. Im Jahr 1867 wurde die Strecke München- Ingolstadt eröffnet. Über die Lage des Hauptbahnhofes wurde im Jahr 1871 entschieden. Aus militärtechnischen Gründen wurde der Bahnhof für damalige Maßstäbe weit von der Stadt entfernt im Süden errichtet. Für zwei Jahrzehnte war der Hauptbahnhof das einzige Bauwerk zwischen Unsernherrn und der Hauptumwallung des Brückenkopfes. Um ein einsehbares Schussvorfeld zu gewährleisten, hielt das Militär das Vorfeld der Festungsbauwerke frei. Die strengen gesetzlichen Auflagen wurden im Jahr 1900 aufgehoben. Entlang der Verbindungsstraße nach Süden, der Münchener Straße, entwickelten sich die ersten Gebäude. Wohlhabende Bürger siedelten sich an. Voraussetzung für die Bebauung der „Südstadt“ waren umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen, da der Grundwasserspiegel relativ hoch war in diesem von der Auenlandschaft der Donau geprägten Gebiet. Die Wohnungen im Prinzenviertel und nördlich der Bahnhofstraße entstanden in der Zeit des Ersten Weltkrieges und in den darauffolgenden Jahren. Als bahneigene Wohnungen sollten sie helfen, die Wohnungsnot zu bekämpfen. In dieser Zeit entstand auch an der Münchener Straße als Infrastrukturausstattung die Schule St. Anton. Das Postareal war in dieser Zeit nicht bebaut.

Der Bahnhof wurde im 2. Weltkrieg überwiegend zerstört und unter Verwendung von Gebäuderelikten in seiner heutigen Form in den 50er Jahren wiedererrichtet. Im Gegensatz zu der auf die Achse der Bahnhofstraße bezogene, symmetrischen Anlage des ursprünglichen Bahnhofsgebäudes wich man dieser axialen Anlage durch die seitliche angeordnete Lage der Bahnhofshalle bewusst aus. Ende der 80er Jahre wurde das Gebäude der Deutschen Bundespost in der Bahnhofstraße umgebaut und erweitert, außerdem wurden Verwaltungs- und Betriebsgebäude neuerrichtet.

Lage im Sanierungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet „Strukturkonzept Hauptbahnhof“ liegt im 1993 ausgewiesenen Sanierungsgebiet Prinzenviertel. Die Sanierung wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Hieraus ergeben sich steuerliche Vorteile für Sanierungen, nicht jedoch für Neubau-maßnahmen. Zahlreiche Maßnahmen wurden über das Grundprogramm der Städtebauförderung bezuschusst, z.B. das Parkhaus am Hauptbahnhof, Straßenraumgestaltungen und Wohnumfeldverbesserungen. Städtebaufördermittel aus dem Grundprogramm stehen mittlerweile nicht mehr zur Verfügung.

Blockrandbebauung

Die Münchener Straße ist eine der wenigen Bereiche der Stadt, die durch eine gründerzeitliche Bebauung des 19. Jahrhunderts geprägt ist. Kennzeichnend sind 3-4 geschossige Gebäude, die ohne Vorfeld den Straßenraum säumen und von Parzelle zu Parzelle in der Gestaltung variieren. Trotzdem orientieren sie sich an einer durchgehenden Höhe und weisen alle die typische horizontale Gliederung auf: gestalterisch abgesetztes Erdgeschoß mit gewerblicher Nutzung, Wohnen in den oberen Geschossen, Abschluss mit einem Dachgeschoss. Zum Teil sind geschlossene Innenhöfe mit hoher Aufenthaltsqualität entstanden. Im direkten Umfeld des Bahnhofsgebäudes ist die vorhandene Bebauung bis zu 5 Geschossen hoch, weniger geschlossen und weniger kleinteilig als an der Münchener Straße. Die größte Lücke in dem Ensemble stellt das Post-Areal dar.

Eigentumsverhältnisse

Alle drei Grundstücke sind in privater Hand, DB Station und Service hat Teileigentum am Hauptbahnhofsgebäude.



Planungsrechtliche Situation

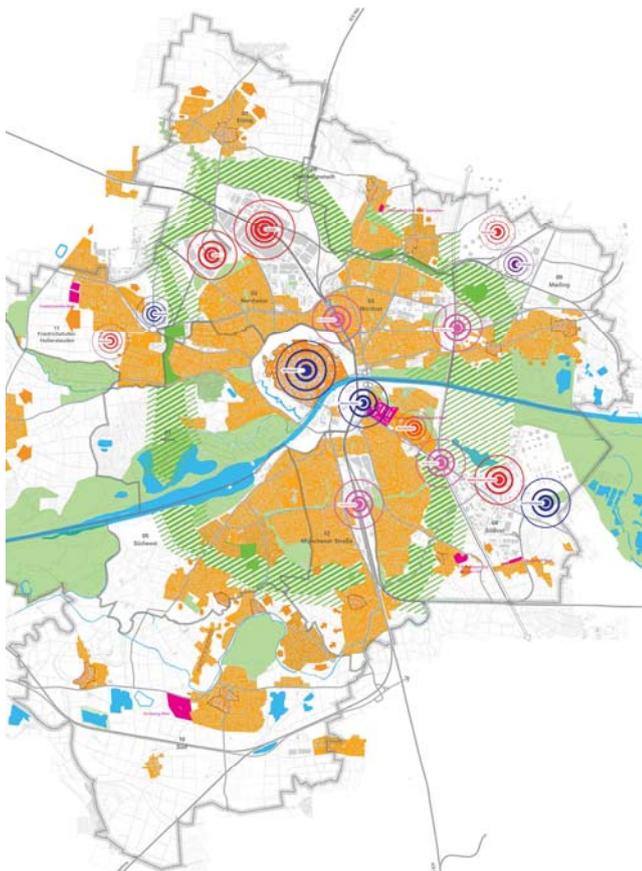
In der näheren Umgebung der zu betrachtenden Grundstücke sichern rechtskräftige Bebauungspläne das Baurecht. Die drei Grundstücke sich derzeit nach §34 BauGB planungsrechtlich zu beurteilen.

- 1** B-Plan Nr. 122 Ä I Zeppelin-, Aventin-, Medererstraße, Am Pulverl, Maximilianstraße, Plümelstraße, rechtskräftig seit 08/1969
- 2** B-Plan Nr. 109 I, Nördlich des Prinzenviertels f. d. Bereich östlich der Münchener Str. zwischen Bahnhof u. Gewoldstr., rechtskräftig seit 04/1998
- 3** B-Plan Nr. 109 K, Prinzenviertel Süd östlich Kronprinz-Rupprecht, südl. Prinz-Franz-Str., rechtskräftig seit 02/1996
- 4** B-Plan 112 A, Carl-Diem-Straße, rechtskräftig seit 09/1968
- A** Ehemaliges Postgelände
- B** Hauptbahnhof
- C** Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft

Städtebauliches Einzelhandelsentwicklungskonzept (SEEK)

Die erste Stufe in der Zentrenhierarchie Ingolstadts wird von dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt als frequenzstärkstem Teil der Altstadt eingenommen. Dieser Bereich wurde aufgrund seiner wichtigen gesamtstädtischen Funktion, der hohen Nutzungsdichte sowie der breiten Funktionsmischung als vorrangig zu entwickelnder Einzelhandelsbereich abgegrenzt. Daneben bilden die Subzentren die zweite Hierarchiestufe. Diese umfasst u.a. den Hauptbahnhof/ Münchener Straße. Subzentren sind Einzelhandelsstandorte im Stadtgebiet, die zwar für die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung eine wichtige Funktion übernehmen, jedoch nicht den Kriterien an einen Zentralen Versorgungsbereich genügen. Das Subzentrum Hauptbahnhof/ Münchener Straße nimmt für den Südwesten von Ingolstadt wegen der schon starken Konzentration von Lebensmittelmärkten eine wichtige Nahversorgungsfunktion wahr, die noch gestärkt werden kann. Eine Angebotserweiterung um einen Supermarkt in der Größenordnung der Innerstädtischen City-Märkte, der vorrangig den Bedarf der Bahnreisenden deckt, ist positiv.

Aufgrund der zentralen Lage im Süden Ingolstadts und bei einer Vergrößerung im Arbeitsplatzsektor sind auch Angebote für spezialisierten Bedarf vorstellbar. Vielfältigere gastronomische Einrichtungen können die Zentralität stärken.



Hochhauskonzept

Ziel des 2016 beschlossenen Hochhauskonzeptes war die flächensparende Schaffung von neuem, auch bezahlbarem Wohnraum. Innerhalb des Kernstadtbereiches wurde hier ein Bereich für Hochhäuser zwischen 30 und 35 m definiert, für den Bereich der Entwicklungsachse der Bahnlinie bis ca. 50 m.

Städtebaulich wäre direkt am Hauptbahnhof ein besonderer Hochpunkt im Einzelfall auch über 50 m vorstellbar. Als Art der Nutzung erscheint jedoch eine Büronutzung aufgrund der direkten Lage an den Lärm emittierenden Bahngleisen als geeigneter. Insgesamt dient dies dem sparsamen Umgang mit den Flächenressourcen, gleichzeitig soll ein neues Bahnhofgebäude als unverwechselbares Zeichen für Ingolstadt dienen.

3. Städtebauliche Ziele zur Entwicklung des Bahnhofsareals (Anlage 1)

Stadtteilzentrum

Als übergeordnetes Ziel wird die Stärkung und Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds als „Stadtteilzentrum“ gesehen. Dies beinhaltet zum einen den Erhalt und die Ergänzung der bestehenden gründerzeitlich geprägten Gebäudestruktur in Form der Blockrandbebauung, zum anderen die Forcierung der damit verbundenen kleinteiligen Nutzungen. Damit soll der städtische Charakter des Bahnhofsumfelds gestärkt und eine lebendige Erdgeschosszone, sowie unterschiedliche Nutzungen in den Obergeschossen ermöglicht werden.

Nutzungen

Gastronomie, Straßencafés, Nahversorger, Einzelhandel und Dienstleistungen bespielen den öffentlichen Raum, verschiedene Nutzergruppen begegnen sich – Urbanität entsteht!

Verwaltung in Form eines Rathauses, Wohnnutzung sowie Büro und Dienstleistungen ergänzen die umgebenen vielfältigen Nutzungen. Langfristig bedeutet das die Stärkung des südlichen Stadtteils mit Arbeitsplätzen und einem zusätzlichen Angebot für die bestehenden Wohnquartiere. Im Hinblick auf den idealen Standort direkt am ICE-Bahnhof ist ebenso eine Nutzung für wissenschaftliche Einrichtungen oder andere zukunftsweisende Nutzungen im Bereich digitale Technologien denkbar.

Öffentlicher Raum / Vorplatz

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Ausgestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raumes: Hinführend zum Bahnhof kommt der Bahnhofstraße eine besondere Bedeutung zu. Im Zuge weiterer Planungen sind unter Erhalt der Grünstruktur die Geh- und Radwegeverbindungen zu stärken. Evtl. sind auch Anpassungen an den Fahrbahnen vorzunehmen.

Der Bahnhofs-Vorplatz wird durch Raumkanten neu gefasst und durch zeitgemäßen Shared-Space-Charakter verkehrlich neu strukturiert. Baulich gerahmt wird der Platz von einem Punkthochhaus, das als Entrée zur Stadt für Bahnreisende einen Akzent für den südlichen Teil der Stadt setzt, und der künftigen Neubebauung auf dem Postgelände. Dessen Gebäudeflucht soll etwas von der bisherigen Situation abrücken, um dem Bahnhofsvorplatz eine adäquate, großzügige Dimension und eine übersichtliche, rechteckige Gliederung zu geben.

4. Städtebauliche Struktur Bahnhofsareal (Anlage 2)

Ausgehend von den vorhandenen Ansätzen der Blockrandbebauung im Bahnhofsumfeld und dem Ziel, den Hauptbahnhof auch als bauliches Zeichen zu betonen, werden zur baulichen zukünftigen Struktur folgende Vorgaben gesehen:

1. Hauptbahnhof als singulärer Hochpunkt bis ca. 60m denkbar. Schlankes Turmgebäude auf Sockelgebäude, welches sich an der Höhe der angrenzende Bebauung orientiert
2. Fünf-Geschossige, geschlossene Bebauung entlang der Münchener Straße plus Dachgeschoss um den gründerzeitlichen Charakter zu entsprechen. Profiglieicher Anbau zum südlich anschließenden Nachbargrundstück.
3. Vier-Geschossige Bebauung entlang der Bahnhofstraße mit Erhöhung auf fünf Geschossen am neu zu gestaltenden, erweiterten Bahnhofplatz.

5. Nutzungsgefüge

5.1 Planungsabsichten der Investoren

Hauptbahnhof

Projektanlass ist der erforderliche Neubau des Empfangsgebäudes mit direktem Anschluss der neuen Bahnsteigunterführung an die Bahnhofshalle mit interner Mall. Neben dem üblichen Reisebedarf soll auch ein Lebensmittelmarkt mit Drogerie von bis zu 600 m² Verkaufsnutzfläche angeboten werden. Im Untergeschoss ist der Leitstellenbunker wieder herzustellen, das erste Obergeschoss birgt Bahnverwaltung und Bundespolizei. Über diesem Basisbaukörper soll ein Büroturm mit einer Bauhöhe von derzeit ca. 50 m die Lage des Ingolstädter Hauptbahnhofs akzentuieren. Die Planung der Verwaltungs-räume mit mindestens 8.000 m² BGF ist zunächst nutzerneutral, sieht aber ein geräumiges Entree im Erdgeschoss vor. Die Einrichtung eines „Südrathauses“ mit Bürgerbüro ist eine Option, Alternativen wären sonstige Büroflächen oder eventuell Hotelräume. Erforderliche Stellplätze wären in den nahe liegenden Parkhäusern nachzuweisen bzw. aufgrund der besonderen Lage abzulösen.

Postareal

Die geplante Nutzungsverteilung folgt der Struktur entlang der Münchener Straße. Im Erdgeschoss ist bahnhofseitig orientiert derzeit ein Lebensmittelmarkt mit Vollsortiment von bis zu 2.000 m² Verkaufsnutzfläche vorgesehen. Auch in der baulichen Struktur lehnt sich das Projekt mit geschlossener Blockrandbebauung dem Charakter der Münchener Straße an und nimmt dort das sechsgeschossige Bauprofil der Eckbebauung zur Prinz-Leopoldstraße (GWG) auf. In den Obergeschossen sind Hotel, Wohnen oder Büros denkbar. Erforderliche Stellplätze werden in einer Tiefgarage nachgewiesen, ergänzt durch einen großflächigen, hofseitigen Parkplatz für den Verbrauchermarkt.

Eckgebäude Münchener-/Prinz-Leopold-Straße

Das Projekt der Gemeinnützigen Wohnungsbau-Gesellschaft Ingolstadt bietet im großflächigen Erdgeschoss Schulungsräume für berufliche Ausbildung und in den Obergeschossen insgesamt 57 Wohnungen. Erforderliche Stellplätze entstehen in einer Tiefgarage. Auch dieses Gebäude folgt in Nutzung und baulicher Gestaltung der gründerzeitlichen Prägung der Münchener Straße.

5.2 Nutzungsvarianten

Konkrete Nutzungen lassen sich derzeit noch nicht festlegen, aber in einem ersten Schritt ist zu entscheiden, ob großflächiger Einzelhandel in einem Sondergebiet ausgewiesen werden soll.

Variante 1 (Anlage 3)

Variante 1 entspricht grundsätzlich dem Wunsch des Investors. So soll ein großflächiger Einzelhandel mit knapp 2000m² Verkaufsfläche das Erdgeschoss entlang der Bahnhofstraße füllen. Darüber ist Büro- sowie Wohnnutzung vorstellbar. Die Stellplätze würden in einer Tiefgarage sowie für den Supermarkt zusätzlich ebenerdig im Innenhof untergebracht werden. Damit belegt der Lebensmittelmarkt vollständig die Erdgeschosszone entlang der Bahnhofstraße. Andere Nutzungen sind damit ausgeschlossen und eine qualitätsvolle Nutzung des Innenhofs nicht möglich.

Variante 2 (Anlage 4)

Variante 2 unterscheidet sich durch die kleinteiligere Nutzungsmischung des Erdgeschosses. Damit bietet sich hier die Chance, ein städtisches Umfeld zu prägen. Die kleinteilige Gliederung fügt sich in die nahe gelegene Blockrandbebauung ein und bietet so Raum für unterschiedliche Nutzungen, die den allgemeinen Zielen einer urbanen Entwicklung Rechnung tragen könnten. Zudem kann der Innenhof weitestgehend von Stellplätzen freigehalten werden, um ihn so einer Begrünung oder einer weiterer Nutzung zuzuführen.

6. Planungsrechtliche Voraussetzungen

Das vorliegende Strukturkonzept stellt knapp die städtebaulichen Rahmenbedingungen dar und zeigt mögliche Eckpunkte für darauf aufbauende Planungen.

Grundsätzlich besteht auf den drei Grundstücken Baurecht nach §34 BauGB. Danach sind Bauvorhaben zulässig, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung einfügen. Für einen großflächigen Einzelhandel gilt dies an dieser Stelle nicht, es ist das Planungsrecht zwingend über einen Bebauungsplan zu fixieren. Auch für ein Hochhaus ist ein Bebauungsplanverfahren notwendig.

Ob als Vorhabenbezogener Bebauungsplan mit Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB oder in Form eines Angebotsbebauungsplanes mit und ohne städtebaulichen Vertrag ist im weiteren Verlauf zu definieren.

Das Hauptbahnhofgrundstück unterliegt außerdem für die Nutzung der Bahn dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Die Genehmigung erteilt das Eisenbahnbundesamt.

Darüber hinausgehende Nutzungen unterliegen der kommunalen Planungshoheit, die Schnittstellen der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen sind zu fixieren.

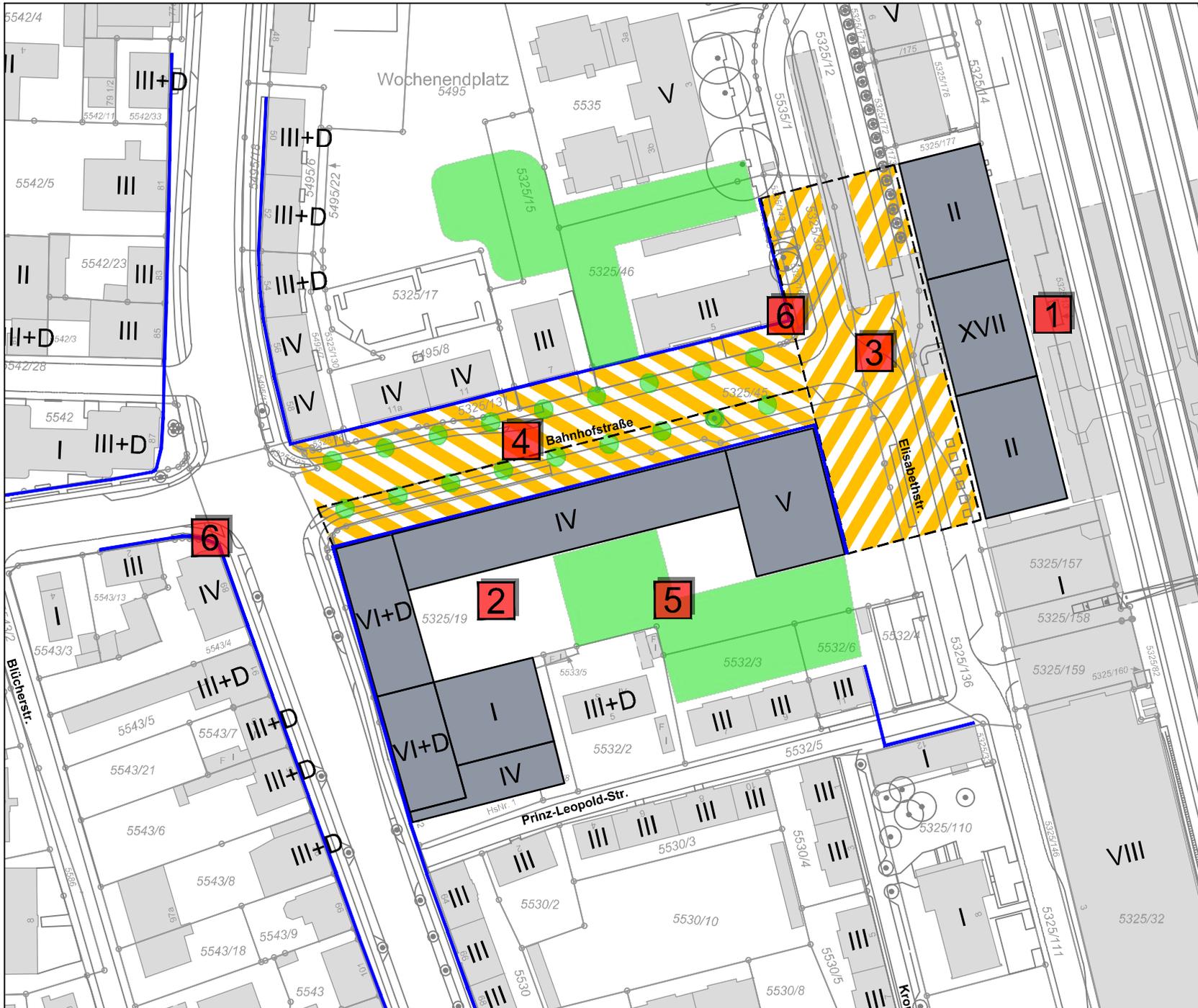
Stand 18.06.2018

Stadt Ingolstadt

Stadtplanungsamt

Bildnachweis

Titelseite: Google Earth
Übrige Abbildungen: Stadt Ingolstadt



Anlage 1

Zieleplan

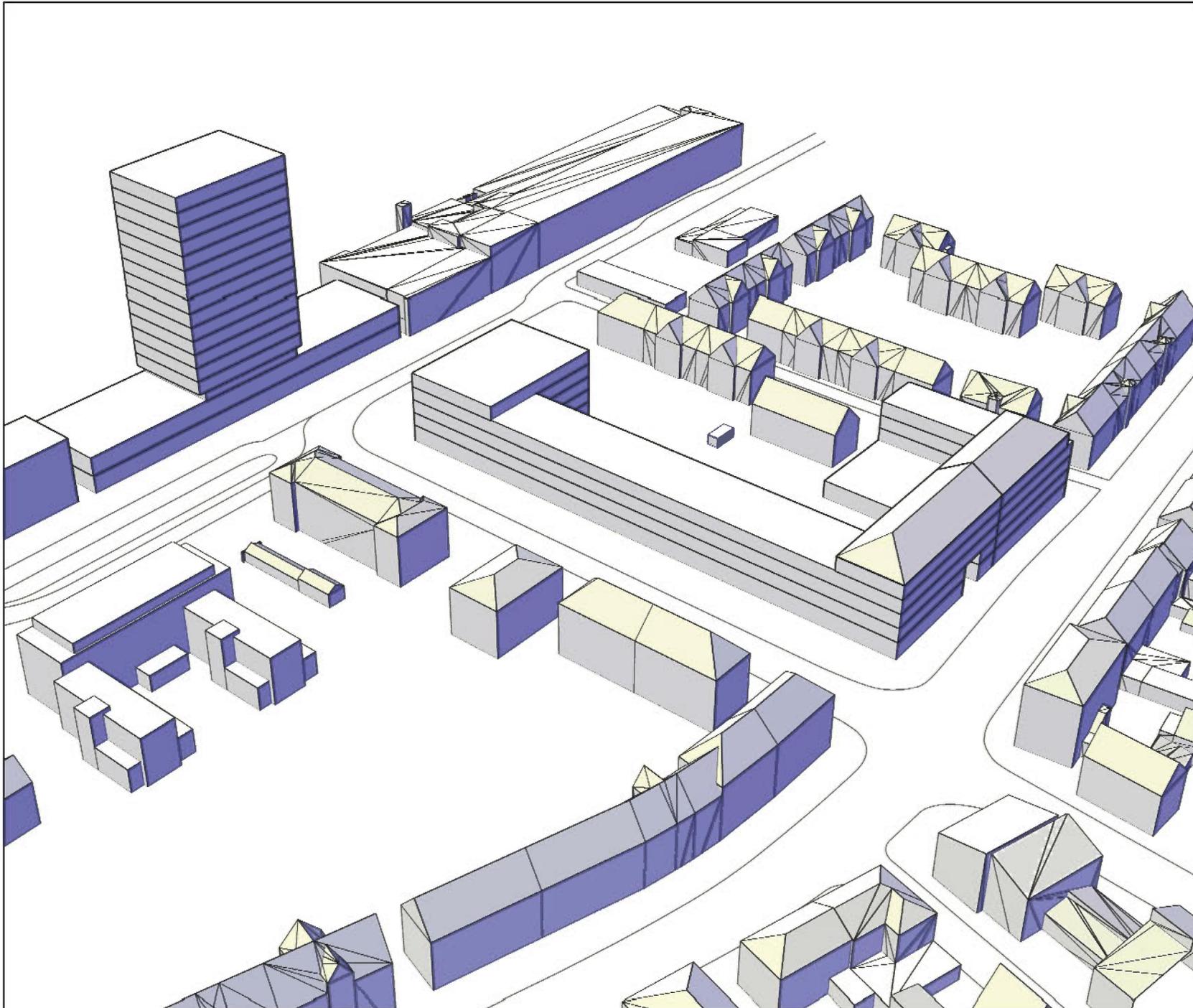
- 1** Entwicklung eines neuen Bahnhofs als "Stadtter" mit einer Höhenentwicklung bis ca. 60 m in Form eines Hochhauses
- 2** bauliche Neustrukturierung und Schließung des Blockrandes
- 3** Schaffung eines großzügigen Bahnhof-Vorplatzes mit Shared-Space-Charakter
- 4** Anpassung der Bahnhofstraße, Stärkung der Fuß-/Radwege-Verbindungen und Anpassung der Verkehrsflächen
- 5** Verbesserung der Grünstrukturen in den Innenbereichen der Parzellen
- 6** Stärkung der städtebaulichen Fluchten und Raumkanten



Stadt Ingolstadt
Stadtplanungsamt

Projekt: Strukturüberlegung
Hauptbahnhof und Umfeld
Planinhalt: Lageplan

GEZEICHNET	SACHGEBIET	DATUM	MAßSTAB
LA	61/2 Mü	18.06.2018	1 : 1.500



Anlage 2

Baustruktur

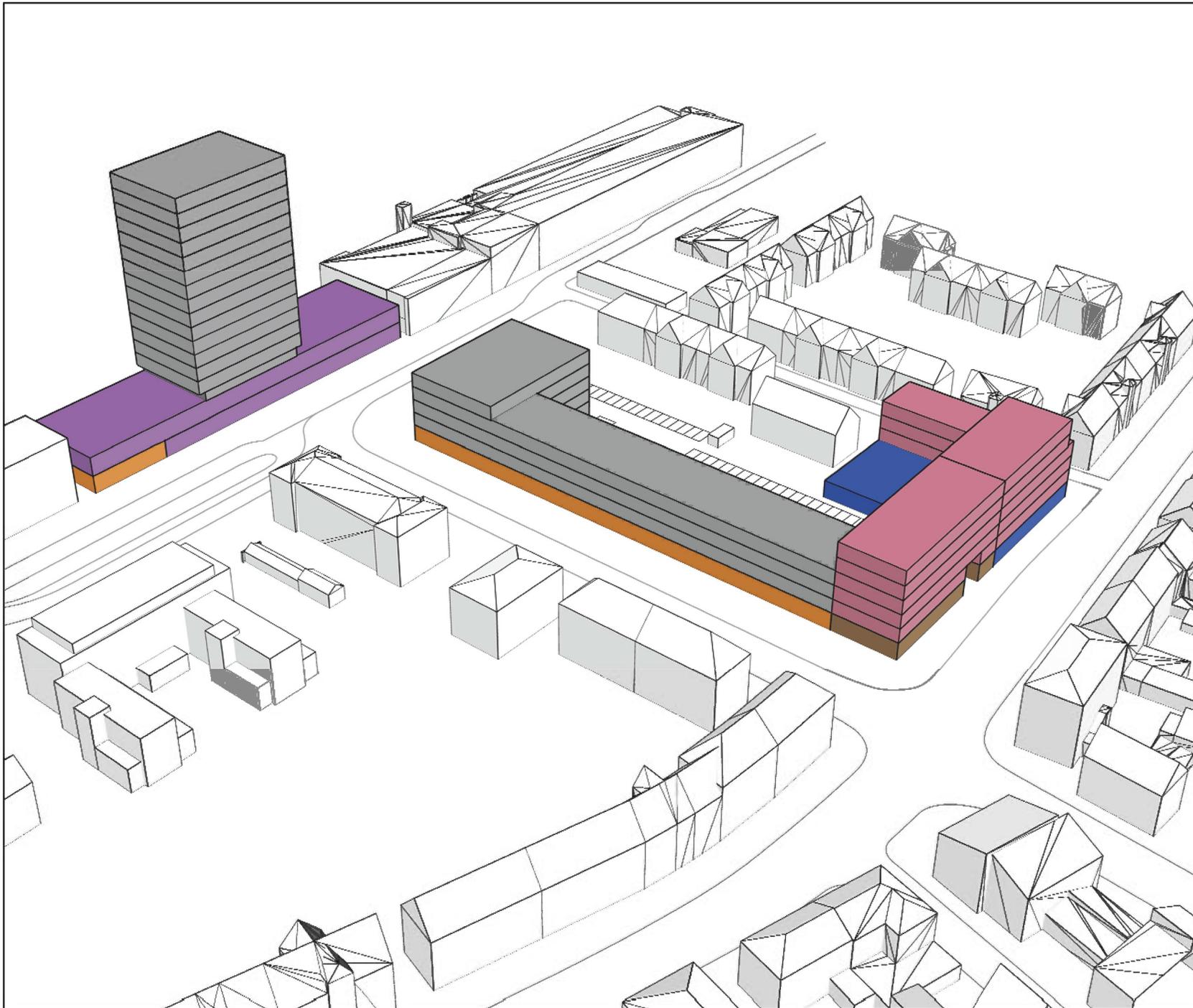


Stadt Ingolstadt
Stadtplanungsamt

Projekt: Strukturüberlegung
Hauptbahnhof und Umfeld

Planinhalt: Massenmodell
Vogelperspektive von NW

GEZEICHNET	SACHGEBIET	DATUM	MAßSTAB
LA	61/2 Mü	18.06.2018	-



Anlage 3

Nutzungsvariante 1

- Nahversorger
- Gewerbe / Dienstleistung / Gastronomie
- Wohnen
- Büro / Institut / Verwaltung
- Sondernutzung Bildung
- Sondernutzung Bahnhof

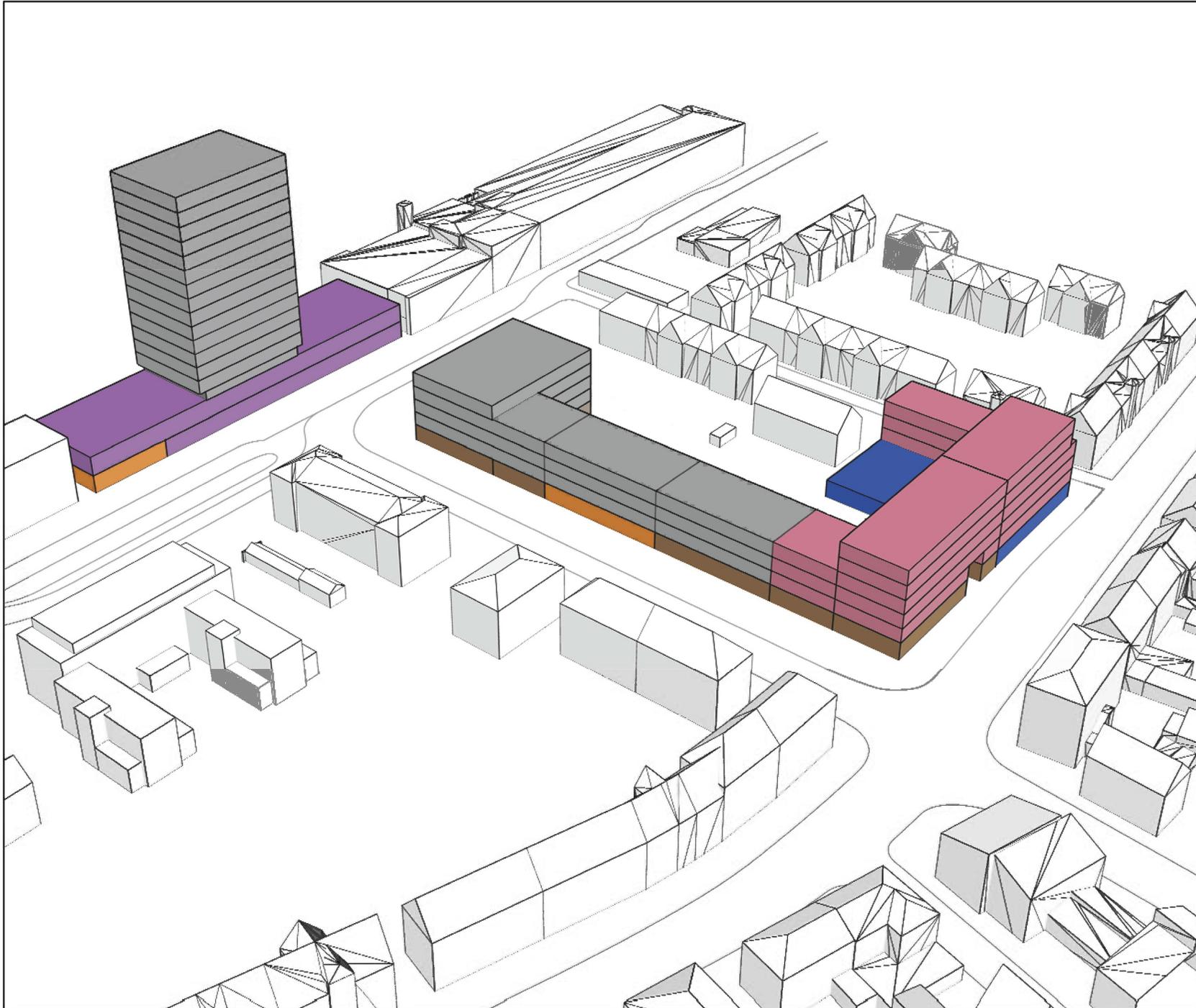


Stadt Ingolstadt
Stadtplanungsamt

Projekt: **Strukturüberlegung
Hauptbahnhof und Umfeld**

Planinhalt: **Massenmodell
Vogelperspektive von NW**

GEZEICHNET	SACHGEBIET	DATUM	MAßSTAB
LA	61/2 Mü	18.06.2018	-



Anlage 4

Nutzungsvariante 2

- Nahversorger
- Gewerbe / Dienstleistung /
Gastronomie
- Wohnen
- Büro / Institut / Verwaltung
- Sondernutzung Bildung
- Sondernutzung Bahnhof



Stadt Ingolstadt
Stadtplanungsamt

Projekt: **Strukturüberlegung
Hauptbahnhof und Umfeld**

Planinhalt: **Massenmodell
Vogelperspektive von NW**

GEZEICHNET	SACHGEBIET	DATUM	MAßSTAB
LA	61/2 Mü	18.06.2018	-

Grundsatzüberlegungen Hauptbahnhof

Gebäudenutzung



-  zu überplanende Grundstücke
-  Wohnen
-  Mischnutzung
EG Laden / Gewerbe /
Dienstleistung,
OG überwiegend Wohnen
-  Dienstleistung
-  Bahnnutzung