

FESTSETZUNGEN UND HINWEISE

I. Planliche Festsetzungen

1. Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP)

Der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

2. Art und Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB, §§ 1 bis 11 BauNVO, § 16 und § 19 BauNVO)

2.1  Verwaltungsgebäude

3. Bauweise / Baugrenze

(§ 9 Abs.1 Nr.2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)

3.1  Baugrenze

3.2  Baugrenze Obergeschosse
Die so abgegrenzte Baufläche darf mit Obergeschossen ab einer Höhe von 322,90 m üNNH überbaut werden. Die Überbauung muss stützenfrei sein.
Hinweis: Dies entspricht einer lichten Durchgangshöhe ab OK Gehweg bzw. einer lichten Durchfahrtshöhe bei der Eisenbahnbetriebsanlage unter Fachplanungsvorbehalt (s. planliche Hinweise IV. Pkt. 6 und 8) von mind. 3,50 m.

4. Verkehrsflächen

(§ 9 Abs.1 Nr.11 BauGB)

4.1  Verkehrsfläche, öffentlich (Gehweg)

5 Sonstige Planzeichen

5.1  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplanes

5.2  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Vorhaben- und Erschließungsplanes

5.3  Maßangabe in Meter geplant

II. Textliche Festsetzungen

1. Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs.1 Nr.1 BauGB, § 16 und § 19 BauNVO)

1.1 Maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ): 1,0

1.2 Maximal zulässige Wandhöhe: 20,50 m

Die Wandhöhe ist definiert als oberer Abschluss der Wand (Attika).

Die Bezugshöhe für die maximale Wandhöhe ist die Oberkante der öffentlichen Verkehrsfläche an der südlichen Grundstücksgrenze in Grundstücksmitte.

Technische Dachaufbauten sind innerhalb der Dachfläche über die maximale Wandhöhe hinaus zulässig, wenn sie eine Höhe von 3,00 m ab OK Dachhaut nicht überschreiten und um mindestens 3,00 m von der Fassadenkante zurückversetzt errichtet werden. Bei technischen Dachaufbauten handelt es sich um Kamine und technische Anlagen (z.B. Lüftungen, Wärmepumpen, Kühlanlagen, Antennen, Liftaufbauten, Solaranlagen).

Nicht abstandsflächenrelevante, filigrane licht- und luftdurchlässige Konstruktionen wie Stabgeländer oder Knieleistengeländer (Absturzschutz für Arbeitssicherheit) sind entlang der Fassadenkante zulässig.

2. Bauweise

2.1 Abweichende Bauweise. An der westlichen Grundstücksgrenze ist Grenzbebauung zulässig.

3. Artenschutz

3.1 Zum Schutz gegen Vogelschlag sind großflächige Fensterscheiben ab einer Größe von 2 m x 1 m durch wirksame Maßnahmen (z.B. Markierung mit flächigen Mustern) für Vögel erkennbar zu machen.

Geeignet sind z.B. außen angebrachte

- vertikale Linien, mind. 5 mm breit mit max. 10 cm Abstand
- Horizontale Linien, mind. 3 mm breit mit max. 5 cm Abstand
- punkrtartige Markierungen mit 25% Bedeckungsgrad bei mind. 5 mm Ø der Punkte oder 15% Bedeckungsgrad bei mind. 30 mm Ø

Hinweis: Greifvogel-Silhouetten sind unwirksam und daher nicht geeignet.

4. Schallschutz

4.1 1. Obergeschoss:

Die Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen im 1. Obergeschoss, an der der Bahnlinie zugewandten Nordfassade, müssen mindestens ein gesamtes bewertetes Bauschalldämmmaß $R'_{w,ges} = 31,4$ dB gem. DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ erfüllen.

4.2 2. Obergeschoss:

Die Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen im 2. Obergeschoss, an der der Bahnlinie zugewandten Nord- sowie der Ostfassade, müssen mindestens ein gesamtes bewertetes Bauschalldämmmaß $R'_{w,ges} = 38,7$ dB gem. DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ erfüllen.

4.3 3. Obergeschoss:

Die Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen im 3. Obergeschoss, an der der Bahnlinie zugewandten Nord- sowie der Ostfassade, müssen mindestens ein gesamtes bewertetes Bauschalldämmmaß $R'w_{ges} = 39,8$ dB gem. DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ erfüllen.

4.4 4. Obergeschoss:

Die Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen im 4. Obergeschoss, an der der Bahnlinie zugewandten Nord- sowie der Ostfassade, müssen mindestens ein gesamtes bewertetes Bauschalldämmmaß $R'w_{ges} = 39,0$ dB gem. DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ erfüllen.

Hinweis:

Die Schalldämmung von Fenstern ist nur dann voll wirksam, wenn die Fenster geschlossen sind.

5. Sicherung der Belange der Deutschen Bahn AG

Hinweis: Weitere Vorgaben der Deutschen Bahn AG sind unter III.5 als Hinweise aufgeführt bzw. werden im Durchführungsvertrag, der gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger abzuschließen ist, geregelt.

- 5.1 Eine Unterbauung oder Bebauung der Flächen für Bahnanlagen unter Fachplanungsvorbehalt (s. nachrichtliche Übernahme / planlichen Hinweis IV. Pkt. 6) ist nicht zulässig, mit folgenden Ausnahmen:

Eine Befestigung als Wege- und Stellplatzflächen ist zulässig. Die westliche Zuwegung von der öffentlichen Straße darf ab einer Höhe von 322,90 m üNN überbaut werden (siehe auch planliche Festsetzung 3.2 und planlichen Hinweis Pkt. 8).

- 5.2 Der bestehende DB-Querfeldmast sowie das Querfeld dürfen in ihrer Funktionalität nicht eingeschränkt werden.

Die Zuwegung/Zufahrt von der öffentlichen Straße zu den Eisenbahnbetriebsanlagen mit einer lichten Breite von mindestens 3,00 m und einer lichten Höhe von mind. 3,50 m zum Zwecke von Wartung/Instandhaltung/Erneuerung usw. sind für die Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich jederzeit und uneingeschränkt, auch während der Bauzeit, zu gewährleisten.

III. Textliche Hinweise

1. Kriegseinwirkungen

Die grundsätzliche Pflicht zur Gefahrenerforschung und einer eventuellen vorsorglichen Nachsuche liegt beim Grundstückseigentümer. Das „Merkblatt über Fundmunition“ und die Bekanntmachung „Abwehr von Gefahren durch Kampfmittel (Fundmunition)“ des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren sind zu beachten.

2. Bodendenkmäler

Eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler unterliegen der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die Untere Denkmalschutzbehörde am Landratsamt Degendorf gem. Artikel 8 Absatz 1 - 2 DSchG. Die Bestimmungen des Art 9 BayDSchG sind zu beachten.

3. Naturschutzrechtliche Belange

Sollten Gehölze nicht außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. zwischen 01.10. bis 28./29.02. entfernt werden können, so sind diese durch eine ökologische Baubegleitung vorab auf mögliche Nester bzw. Niststätten zu untersuchen. Die ökologische Baubegleitung ist der unteren Naturschutzbehörde (uNB) zu benennen. Das Ergebnis der Untersuchung ist der uNB durch einen kurzen Bericht (Emailform genügt) mitzuteilen.

Sollten Gebäude bzw. Teile davon nicht zwischen dem 01.10. bis 31.10. abgebrochen werden können, so sind diese durch eine ökologische Baubegleitung vorab auf Fledermausvorkommen bzw. Niststätten von Vögeln zu untersuchen. Die ökologische Baubegleitung ist der uNB zu benennen. Das Ergebnis der Untersuchung ist der uNB durch einen kurzen Bericht (Emailform genügt) mitzuteilen.

Evtl. anfallendes überschüssiges Aushubmaterial ist ordnungsgemäß zu entsorgen. Es darf nicht in der freien Landschaft abgelagert werden. Dieses Verbot gilt insbesondere auf ökologisch wertvollen Flächen, wie Feuchtwiesen, Trocken- und Magerstandorten, Feldgehölzen, alten Hohlwegen, Bachtälern, Waldrändern usw.

4. Sicherheitsabstände Pflanzungen - Versorgungsleitungen

Pflanzmaßnahmen im Nahbereich von Versorgungsleitungen sind vorab mit den Versorgungsträgern abzustimmen und mit geeigneten Wurzelschutzmaßnahmen zu versehen, soweit Baum- und Strauchpflanzungen in einer Abstandszone von je 2,50 m beiderseits von Erdkabeln erfolgen. Das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“, herausgegeben von der Forschungsanstalt für Straßen- und Verkehrswesen ist zu beachten.

5. Belange der Deutschen Bahn

- 5.1 Namentliche Ansprechpartner der Deutschen Bahn AG zu den jeweiligen Themenbereichen sind den Stellungnahmen der DB Immobilien zum B-Plan-Verfahren und zum Bauantrag zu entnehmen.
- 5.2 Sämtliche in der Verwaltungsvereinbarung bzw. in den im Nachgang abgeschlossenen Verträgen geregelten Rechte, übernommenen Verpflichtungen und Verzichte, auch, soweit sie nicht dinglich gesichert sind, sind vom Antragsteller und dessen Rechtsnachfolger vollumfänglich zu

berücksichtigen. Veränderungen und Maßnahmen an dinglich gesicherten Betriebsanlagen der DB AG dürfen nicht ohne Genehmigung des Dienstbarkeitsberechtigten der DB AG erfolgen.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit wird insbesondere auf die nachfolgend genannten bestehenden Rechte hingewiesen:

- *Duldung aller Einwirkungen aus dem Eisenbahnbetrieb einschließlich Funkenflug*
- *Recht zur Belassung und zum Betrieb der bahneigenen Wasserleitung*
- *Recht zur Duldung der Zufahrt Bahnsteig 1*
- *Recht zur Belassung und Wartung eines Querfeldmastes*
- *Recht zur Belassung eines Stromkabels*

5.3 *Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und zum Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen zu gewähren.*

5.4 *Gegen Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb (ggf. entstehende Emissionen, insbesondere Luft und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, etc. sowie ggf. Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten in unmittelbarer Nähe der elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen) sind Schutzmaßnahmen selbständig vom Bauherrn auf eigene Kosten vorzusehen bzw. vorzunehmen.*

5.5 *Der Brandschutz muss so gewährleistet sein, dass im Falle eines Brandausbruchs keine Gefährdung des Bahnbetriebs oder der DB-Anlagen entstehen kann. Die Deutsche Bahn AG weist ausdrücklich darauf hin, dass Brandschutzabstände nach Maßgaben der BayBO aus bahntechnischen und sicherheitsrelevanten Gründen nicht übernommen werden.*

5.6 *Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.
Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.*

5.7 *Zu beachtende Oberleitungsanlagen*

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

Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten (DIN EN 50122-1 (VDE 0115-3): 2023-02 und DB Konzernrichtlinien 997.0117 und 132.0123A01 Abschnitt 1). In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.*

Die Standfestigkeit der angrenzenden Oberleitungsanlagen, insbesondere des Oberleitungsmastes 52-9 (Querfeldmast), darf durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden.

Der im Vorfeld mit einem Prüfsachverständigen für Oberleitungsstatik aufgestellte Maßnahmenkatalog für die Sicherung des Oberleitungsmasts 52-9 ist zu beachten und umzusetzen. Die wesentlichen Punkte sind:

- *Sollte das Mastfundament mit dem Gebäudefundament verbunden oder in unmittelbarer Nähe sein, ist eine Beeinträchtigung durch Setzungen auszuschließen. Falls dies nicht aus-*

geschlossen werden kann, ist während der Bauphase ein permanentes vermessungstechnisches Monitoring der Maststellung erforderlich. (Im Neubau, ca. 4 m vom Oberleitungsmast entfernt, wird kein Kellergeschoss gebaut.)

- *Ein Monitoring wird durch das Statikbüro erfolgen, indem an der Mastachse Messpunkte angebracht und regelmäßig überprüft werden.*
- *Es muss sichergestellt sein, dass beim Aufstocken keine Baugeräte oder Materialien gegen den Mast stoßen. Sollte dennoch ein Schaden eintreten, ist dieser unverzüglich an DB InfraGO Oberleitung Regensburg (I.IA-S-N-REG-IE 1) zu melden.*

Für den weiterhin betriebsnotwendigen Oberleitungsmast 52-9 sind eine örtliche Einweisung der Arbeitsverantwortlichen und bauzeitliche Schutzmaßnahmen erforderlich, da der Mindestabstand in diesem Fall nicht eingehalten werden kann (Ansprechpartner: DB InfraGO AG - Oberbau Plattling, V.IW-S-M-REG-IF 04).

Wartungsarbeiten an den Tragseilen sind zu dulden. Entsprechend der VDE-Vorschriften ist ein Schild „Vorsicht Hochspannung“ bzw. ein entsprechendes Symbol anzubringen.

5.8 Zu beachten hinsichtlich Kabelanlagen

Es wird grundsätzlich darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss. Sollten im Zuge der Bauarbeiten Kabel aufgefunden werden, so sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und es ist umgehend die Feinplanungsstelle der DB InfraGO AG Regensburg zu informieren (E-Mail: fps.regensburg@deutschebahn.com).

TK-Kabel

Im Umfeld des Postgebäudes (Straßenseite) verläuft erdverlegt ein Telekommunikations-Kabel (FB 20“) als Hauseinführung. Gleisseitig, am Hausbahnsteig, verlaufen ebenfalls Telekommunikations-Kabel. (im Lageplan zum Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt)

Die Angaben zu Anlagen der Deutschen Bahn AG erfolgen nur auf Basis der vorhandenen Lagepläne. Die Eintragungen sind zur Maßentnahme nicht geeignet. Mit erdverlegten Bahnhofskabeln ist jederzeit zu rechnen. Diese sind nicht im zentralen Archiv dokumentiert.

Vor Beginn jeglicher Arbeiten ist eine Kabeleinweisung gemäß Ril 892.9122 durchzuführen und gemäß Ril 892.9122A01 zu dokumentieren. Die Kabellage muss dabei zweifelsfrei festgestellt werden.

Der Wunschtermin zur örtlichen Einweisung soll der DB InfraGO schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) mitgeteilt werden.

DB InfraGO AG

Dokuzentrum Auskünfte

I.ITP 52

Mail: Dokumentation-Trassenauskunft@deutschebahn.com

Der Grenzabstand zu den im Umfeld des Gebäudes vorhandenen TK-Kabeln/TK-Kabeltrassen muss mindestens 2,00 Meter betragen.

Die DB Anlagen, Kabeltrassen, Kabelschächte müssen zum Zwecke der Instandhaltung/Entstörung jederzeit zugänglich bleiben.

Vor Beginn der Arbeiten zu dem Bauvorhaben ist zu klären, ob es sich bei dem beschriebenen TK-Kabel FB20“ um ein aktives Kabel handelt und wenn ja, für was das Kabel noch verwendet wird (Nutzer; lt. DB entbehrlicher Hausanschluss). Hierzu ist eine Vor-Ort-Begehung durch den Fachbereich TK der DB InfraGO AG erforderlich (Techniker TK Regensburg, V.ITB-S-REG) für den

der Eigentümer den uneingeschränkten Zugang zu den Räumlichkeiten im Gebäude ermöglichen muss (z.B. durch Aufschließen bzw. Schlüsselaushändigung). Übermittlung eines Ansprechpartners für den Gebäudezugang an DB InfraGO, Telekommunikation Regensburg (V.ITB-S-REG).

50Hz-Kabel

In der Nähe des überplanten Bereichs befinden sich Gleisfeldbeleuchtungsmasten (Tröge, Schächte bzw. erdverlegte Kabel).

Der Zugang/die Zufahrt zum Trog, zum Kabel sowie zu den Anlagen muss uneingeschränkt gewährleistet sein, um eine fachgerechte Wartung sowie Entstörung durchführen zu können. Die Anlagen dürfen nicht beschädigt werden und sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, sie dürfen nicht überbaut und die Überdeckung nicht verringert werden. Bei allen Arbeiten an bzw. in der Nähe von 50Hz-Betriebsanlagen der DB InfraGO mit Sicherheitsaufgaben (hierzu zählen auch Kabel) ist die Fachlinie 50Hz (Anlagenverantwortlicher) immer zu informieren bzw. ein Bauüberwacher 50Hz vor Ort zu beteiligen. Durch die Baumaßnahme dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen 50Hz-Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.

Vor der Baumaßnahme ist eine Kabeleinweisung gemäß Ril 892.9122 durchzuführen und gemäß Ril 892.9122A01 zu dokumentieren, um die genaue Betroffenheit feststellen zu können. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn eine Kabeleinweisung stattgefunden hat, die Kabellage zweifelsfrei feststeht und die bauausführende Firma die Beachtung und Einhaltung der Bestimmungen und die Anwendung der Schutzmaßnahmen für die 50Hz-Kabelanlagen laut Kabelmerkbblatt 892.9122A01 nachweislich schriftlich bestätigt hat.

Ansprechpartner für eine Kabeleinweisung, die 50Hz Kabel der DB InfraGO betreffend, ist die Feinplanungsstelle Regensburg, fps.regensburg@deutschebahn.com.

Kann auf Grundlage der örtlichen Kabellagepläne keine eindeutige Aussage bzgl. der Kabellage im Baufeld getroffen werden, ist zwingend eine Handschachtung zur Kabellagebestimmung durchzuführen.

Vor der Kabeleinweisung muss eine Vorabbegehung durchgeführt werden, um die genauen Ausmaße der Maßnahmen (Bodeneingriffe) etc. zu besprechen und das erforderliche Vorgehen festzulegen (Ansprechpartner: DB InfraGO AG, 50 Hz Regensburg (V.IW-S-M-REG-IEE).

Leit- und Sicherungstechnik (LST)-Anlagen

Durch die Baumaßnahme darf der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen LST- Anlagen, einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden. Zugang und Zufahrt zu den vorhandenen LST-Anlagen müssen auch weiterhin uneingeschränkt möglich sein. Die Sicht auf eventuell vorhandene Signalanlagen darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden. Ansonsten sind keine LST-Anlagen unmittelbar betroffen.

Die zur Verfügung gestellten Unterlagen sind Eigentum der DB InfraGO AG sowie anderer DB-Konzernunternehmen und sind vertraulich zu behandeln. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt bzw. veröffentlicht werden. Davon ausgenommen ist die Weitergabe an z.B. bau ausführende Firmen mit berechtigtem Interesse im Zusammenhang mit dem o.g. Vorhaben. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

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

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

5.9 Zu beachtendes Bahnhofsumfeld

Die benachbarte Schallschutzwand einschließlich der Schutzzone für Instandhaltungs- und Entstörungszwecke müssen durch die Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur jederzeit uneingeschränkt erreichbar sein.

Vor einer Anbringung von Werbeanlagen an der nordwestlichen Außenfassade ist eine Abstimmung mit der DB AG erforderlich.

Die Sicherheit der Reisenden ist stets zu gewährleisten. Während der gesamten Bauzeit ist die Baustelle so zu sichern, dass Reisende weder beabsichtigt noch unbeabsichtigt in den Baubereich gelangen können.

Der uneingeschränkte Zugang der Reisenden zum Bahnhof muss dauerhaft sichergestellt sein. Die im Zuge des Bauvorhabens geschaffenen Baugruben oder -löcher sind ordnungsgemäß abzusichern.

Eventuelle Schäden, die an Anlagen und Flächen der DB InfraGO Personenbahnhöfe entstehen, sind sofort bekanntzugeben (3-S-Zentrale Nürnberg Tel.: 0911/2191055 - 24/7 besetzt) und zu beheben. Dem Geschäftsbereich Personenbahnhöfe dürfen durch das Bauvorhaben keine Kosten entstehen.

Feuerwehruzufahrten sowie Flucht- und Rettungswege müssen ständig frei und befahrbar sein und dürfen durch die geplante Maßnahme (auch Baubehelfe, Baufahrzeuge etc.) nicht beeinträchtigt werden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Auflagen für Flucht- und Rettungswege sind einzuhalten.

Das Betriebs- und Brandschutzkonzept der Verkehrsstation darf durch die geplante Maßnahme nicht beeinträchtigt werden.

Die Anlagen der DB InfraGO AG, Personenbahnhöfe wie Bahnsteige, Parkplätze, Fahrradständer, Fahrkartenautomaten, Beschallungs- und Beleuchtungsanlagen, Zugzielanzeiger, Zugänge und Zufahrten, behindertengerechte Zugänge und Zufahrten sowie weitere Einrichtungen für Kunden der Deutschen Bahn dürfen durch die o.g. Baumaßnahme / Bauleitplanung / die künftige Flächennutzung nicht beeinträchtigt werden.

5.10 Zu beachtenden ist weiterhin:

Ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen gemäß § 62 EBO ist unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

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.

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.

Gründungen müssen außerhalb des Druckbereichs der Gleisanlagen liegen. Ein Nachweis ist erforderlich.

Bei der Bauausführung darf grundsätzlich kein Bahngelände in Anspruch genommen werden, auch nicht für die Lagerung von Aushub- und Baumaterialien, Abstellung von Baggern oder anderen Arbeitsgeräten.

Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe oder Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Dies gilt u.a. für Dachvorsprünge, Außenputz, Teile der Entwässerung (z.B. Dachrinnen, Fallrohre etc.) und Fundamente.

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.

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

Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen der DB InfraGO dürfen nicht beeinträchtigt werden. Zusätzliche anfallende Wässer dürfen weder temporär noch dauerhaft eingeleitet werden.

Zu beachten sind auch folgende Bestandsbauwerke: Lärmschutzwand, Bahnsteigunterführung und Fußgängersteg.

Der Abstand von ca. 50 cm zwischen Grundstücksgrenze und Lärmschutzwand muss jederzeit zugänglich bleiben. Die Standsicherheit der Lärmschutzwand ist durch statische Berechnungen sicherzustellen. Ein Standsicherheitsnachweis ist DB InfraGO, Bereich Fahrbahn vorzulegen.

Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Es ist durch geeignete Schutzmaßnahmen sicherzustellen, dass die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen nicht eingeschränkt wird. 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).

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen verboten. Falls ein Überschwenken der Bahnfläche nicht vollständig ausgeschlossen werden kann bzw. der Mindestabstand zu Bahnanlagen nicht ausreichend ist, muss eine Kranvereinbarung abgeschlossen werden. Es muss dabei vom ungünstigsten Fall ausgegangen werden: Die Überschwenkbegrenzung ist nicht funktionsfähig, der Kran schwenkt in Richtung der Bahnanlagen, gleichzeitig ist der Ausleger und die Kette maximal ausgefahren. Auch in diesem Fall muss der Mindestabstand von 5,00 m zu den Bahnanlagen gewährleistet werden. Im Rahmen der Kranvereinbarung werden Sicherheitsmaßnahmen wie z.B. eine Überschwenkbegrenzung und die Bahnerdung des Krans inkl. einer Abnahme vor Ort durch den Anlagenverantwortlichen von DB InfraGO vorgegeben.

Die schriftliche Kranvereinbarung muss mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGO AG beantragt werden. Die Kosten sind vom Antragsteller bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB InfraGO AG, Richelstr. 1, 80634 München, I.IFD-S einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Baumaschinen, Container, Leitplanken sowie metallische Zäune und andere leitfähige Anlagen sind mit einer Bahnerdung zu versehen, sofern der Mindestabstand von 4,00 m zur Gleisachse unterschritten wird.

Photovoltaik- bzw. Solaranlagen sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind so anzuordnen, dass jegliche Blendwirkung ausgeschlossen ist. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind vom Bauherrn entsprechende Abschirmungen anzubringen. Es ist jederzeit zu gewährleisten, dass durch Bau, Bestand und Betrieb der Photovoltaikanlage keinerlei negativen Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs (z.B. Sicht einschränkungen der Triebfahrzeugführer durch z.B. Blendungen, Reflexionen) entstehen können und dass die Lärmemissionen des Schienenverkehrs nicht durch Reflexionseffekte erhöht werden.

Die Deutsche Bahn AG sowie die auf der Strecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sind hinsichtlich Staubeinwirkungen durch den Eisenbahnbetrieb (z.B. Bremsabrieb) sowie durch Instandhaltungsmaßnahmen (z.B. Schleifrückstände beim Schienenschleifen) von allen Forderungen freizustellen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aus Schäden und Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der Anlage (Schattenwurf usw.), die auf den Bahnbetrieb zurückzuführen sind, keine Ansprüche gegenüber der DB AG sowie bei den auf der Strecke verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen geltend gemacht werden können.

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

Die Sicht auf Signale und Signalanlagen muss gemäß den geltenden Richtlinien ständig - auch während der Bauphasen - uneingeschränkt gewährleistet sein.

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 „Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten.

Die einzuhaltenden Mindestabstände zur Gleismitte des äußersten Gleises gemäß Ril 882.0300 betragen für klein- und mittelwüchsige Sträucher 8 m, für hochwüchsige Sträucher 10 m und für Bäume 12 m.

Auf die Verkehrssicherungspflicht (§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers wird hingewiesen. Soweit von 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.

Der Deutschen Bahn AG dürfen durch das Vorhaben keine Nachteile und keine Kosten entstehen. Anfallende Kosten sind vom Antragsteller zu übernehmen.

Für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entstehen, haftet der Bauherr im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und gegebenenfalls in vollem Umfang.

Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass Auftragnehmer bzw. die den Bau ausführenden Personen über die in dieser Zustimmung aufgeführten Bedingungen sowie die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb in geeigneter Weise unterrichtet werden. Ferner ist darauf hinzuwirken, dass die Bedingungen und Hinweise auch eingehalten werden.

Alle angeführten gesetzlichen und technischen Regelungen sowie Richtlinien gelten nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen. Vorausgesetzt wird, dass die maßgebenden Vorschriften und Richtlinien vorhanden und bekannt sind. Diese können erworben werden bei:

*DB InfraGO AG
Griesbachstraße 7
76185 Karlsruhe
Tel: 0721 938 5965 Fax: 069 265 57986
Mail: dzd-bestellservice@deutschebahn.com*

6. Einsehbarkeit von Regelwerken

Die in den Festsetzungen und Hinweisen genannten Vorschriften, DIN-Normen, Verordnungen, Richtlinien usw. sind in den jeweils zuständigen Fachämtern der Stadtverwaltung Plattling, Preysingplatz 1, 94447 Plattling vorliegend und können dort zu den allgemeinen Dienstzeiten eingesehen werden.

IV. Planliche Hinweise

1.  *Flurstückgrenze mit Grenzstein*
2.  *Gebäudebestand*
3. *507/3* *Flurstücknummer*
4.  *Gebäude geplant (schematisch)*
5. *Texteintrag* *Erläuternde Hinweise*
6.  *Nachrichtliche Übernahme: Flächen für Bahnanlagen
Korridor unter Fachplanungsvorbehalt (Eisenbahnbetriebs-
anlagen)*
7.  *Nachrichtliche Übernahme: Im Plangebiet vorhandene Kabelan-
lagen der DB, soweit bekannt. Mit dem Vorhandensein weiterer
betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen und Verrohrungen muss
gerechnet werden.*
8.  *In diesen Flächen für Bahnanlagen (Eisenbahnbetriebs-
anlagen) ist eine Überbauung durch Obergeschosse ab einer
Höhe von 322,90 m über NHN zulässig (siehe planliche Festset-
zung I.3.2 und textliche Festsetzung II.5.1)*