



Stadt Plattling

Begründung

zum

VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLAN

„Verwaltungsgericht Niederbayern“

gemäß § 12 BauGB

im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB

SATZUNG vom 27.07.2026



Karte aus BayernAtlas, Druck 08/2025

Verfahrensträger:

Stadt Plattling
Preysingplatz 1
94447 Plattling
T 09931 708 0
poststelle@plattling.bayern.de
www.plattling.de

Planung:

mks Architekten-Ingenieure GmbH
Am alten Posthof 1
94347 Ascha
T 09961 9421 0
ascha@mks-ai.de
www.mks-ai.de

Bearbeitung:



Roswitha Schanzer
Landschaftsarchitektin, Stadtplanerin

INHALTSVERZEICHNIS

1 Planungsrechtliche Voraussetzungen	5
1.1 Aufstellung und Planung	5
1.2 Verfahren	5
1.3 Verhältnis zu bestehenden Bauleitplanungen	6
1.4 Projektbeschreibung	6
1.5 Ziele und Zwecke der Planung.....	7
1.6 Lage in der Stadtstruktur.....	8
1.7 Flächennutzungs- und Landschaftsplan.....	9
2 Geltungsbereich	10
3 Schutzgebiete / Schutzobjekte.....	11
3.1 Denkmalpflege.....	11
3.2 Naturschutz	11
4 Bau-, Grün-, Nutzungsstrukturen im Geltungsbereich / im näheren Umfeld.....	12
5 Beschaffenheit des Plangebietes	14
5.1 Höhenlage	14
5.2 Altlasten 14	
5.3 Kriegseinwirkungen	14
5.4 Hochwassersituation / Oberflächenwasser / Grundwasser	14
6 Immissionsschutz.....	14
6.1 Lärmschutz	14
6.2 Lärmschutz - Auswirkungen auf die Nachbarbebauung	15
7 Erläuterung zu den Festsetzungen.....	15
7.1 Planerische Zielsetzung.....	15
7.2 Bauliche Kenndaten.....	16
7.3 Art und Maß der baulichen Nutzung	16
7.4 Bauweise, Baugrenzen.....	17
7.5 Abstandsflächen	17
7.6 Grünordnung	18
8 Erschließung, Ver- und Entsorgung.....	18
8.1 Verkehrserschließung / Stellplätze.....	18
8.2 ÖPNV	19
8.3 Trinkwasserversorgung	19
8.4 Löschwasserversorgung / Brandschutz	19
8.5 Schmutzwasserentsorgung, Oberflächenwasser	19
8.6 Stromversorgung	19
8.7 Abfallentsorgung.....	19
8.8 Telekommunikation.....	20
8.9 Energieversorgung	20
9 Klimaschutz	20
10 Belange der Deutschen Bahn AG	20
11 Wesentliche Auswirkungen der Planung	23

Anlagen:

- Schalltechnischer Bericht Nr. S2601002, GeoPlan Osterhofen, vom 17.02.2026
- Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 22.04.2026

ABKÜRZUNGEN

ALKIS	Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayerische Bauordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
DIN	Deutsche Industrienorm
DSchG	Denkmalschutzgesetz
Flnr.	Flurstück-Nummer
FNP	Flächennutzungsplan
GE	Gewerbegebiet
GEG	Gebäudeenergiegesetz
GRZ	Grundflächenzahl
LEP	Landesentwicklungsprogramm
NHN	Normalhöhennull
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
uNB	untere Naturschutzbehörde
VEP	Vorhaben- und Erschließungsplan
WA	Allgemeines Wohngebiet
WWA	Wasserwirtschaftsamt

1 Planungsrechtliche Voraussetzungen

1.1 Aufstellung und Planung

Der Stadtrat Plattling hat am 29.09.2025 beschlossen, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Verwaltungsgericht Niederbayern“ nach § 12 BauGB aufzustellen und die Planaufstellung im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB durchzuführen.

1.2 Verfahren

Gemäß Beschluss des Bayerischen Landtages soll der Regierungsbezirk Niederbayern am Standort Plattling ein eigenes Verwaltungsgericht erhalten. Im Rahmen eines Flächenmanagementverfahrens wurden durch die Bayerische Staatsregierung mögliche Standorte ausgelotet. Ein privater Investor hat den Zuschlag erhalten, das erforderliche Verwaltungsgebäude auf dem Grundstück Bahnhofplatz 4 zur Verfügung zu stellen. Da das bestehende 3-stöckige Bürogebäude nicht über ausreichend Fläche verfügt, sind eine Erweiterung sowie eine Aufstockung um zwei Geschosse vorgesehen. Aufgrund der zusätzlichen Höhenentwicklung und der angestrebten teilweise grenzständigen Bebauung ist eine Umsetzung gemäß § 34 BauGB (Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) nicht möglich, da ein Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung nicht ausreichend gegeben wäre. Der Vorhabenträger hat daher für das Plangebiet die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Vorhaben- und Erschließungsplan beantragt.

Gemäß Pressemitteilung der Bayerischen Staatsregierung soll das neue Verwaltungsgericht im Endausbau sieben Kammern mit rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern umfassen. Dafür werde eine Gebäudefläche von mindestens 2.000 Quadratmetern benötigt. Das Gericht werde damit eine vergleichbare Größe wie die Verwaltungsgerichte in Augsburg, Bayreuth und Würzburg haben.

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan gehört neben dem Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) auch der Durchführungsvertrag gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB, der spätestens vor dem Beschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans als Satzung vom Stadtrat beschlossen und zwischen der Stadt Plattling und dem Vorhabenträger abgeschlossen werden muss. In diesem Vertrag werden unter anderem die vorhabenspezifische Durchführungsverpflichtung samt Fristen, die Übernahme der Kosten, die Überbauung des Bahnhofplatzes, die Bereitstellung von Stellplätzen sowie die Sicherung der Belange der Deutschen Bahn AG geregelt.

Die Voraussetzungen für die Planaufstellung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB sind gegeben, da die zulässige Grundfläche weniger als 20.000 m² beträgt. Zudem gibt es keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter oder dass bei dieser Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind (§ 13a Absatz 1 Satz 5 BauGB).

Für das Verfahren besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist entsprechend § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB nicht anzuwenden. Es wird keine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt.

1.3 Verhältnis zu bestehenden Bauleitplanungen

Für das Plangebiet liegen weder ein Bebauungsplan noch eine städtebauliche Satzung vor. Für das Gebäude Bahnhofplatz 4 besteht jedoch ein genehmigter Bauantrag, der eine Erneuerung und einen Ausbau des Dachgeschosses, d.h. Erweiterung um 1 Geschoss, vorsieht. Diese Planung wurde bisher nicht umgesetzt.

1.4 Projektbeschreibung

Die Vorhabenträgerin

Alfred + Philip Ostermeier GbR
Jägerweg 29, 94342 Straßkirchen

plant auf der Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP), der Bestandteil des Bebauungsplanes ist, folgende Maßnahmen:

1.4.1 VEP: Umbau und Erweiterung des bestehenden Bürogebäudes zum Verwaltungsgebäude (Verwaltungsgericht Niederbayern)



Geplante Ansicht von Süden, mks Architekten-Ingenieure GmbH (aus VEP 08)

Das bestehende, südseitig an den öffentlichen Bahnhofplatz angrenzende ehemalige Postgebäude wird bis zur westlichen Grundstücksgrenze verlängert und um zwei Stockwerke auf fünf Geschosse erhöht. An der Ostseite springen die oberen beiden Stockwerke zurück, um die Abstandsflächen gemäß BayBO einzuhalten bzw. es erfolgt keine Verschlechterung gegenüber dem genehmigten Bestand. An der Westseite ist ein Rücksprung lediglich des obersten Stockwerkes vorgesehen. An der Südwestseite ist ab dem 1. Obergeschoss eine Auskragung über den öffentlichen Straßenraum (Gehweg) mit etwa 17 m Länge und bis 3,20 m Breite geplant, um die notwendigen Nutzflächen, insbesondere die Gerichtssäle, zweckmäßig unterbringen zu können. Ursprünglich war eine Erweiterung nach Norden angedacht. An der Nordwestecke des Bestandsgebäudes befindet sich jedoch ein Oberleitungsmast der Deutschen Bahn, dessen Verlegung Kosten in Millionenhöhe verursachen würde. Die Auskragung über den öffentlichen Gehweg trägt als Blickpunkt und städtebaulicher Akzent zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes bei.

Die bestehende Außenwand an der Ostseite unterschreitet die nach Art. 6 BayBO erforderliche Abstandsfläche. Diese Situation besteht seit Errichtung des Gebäudes und bleibt im Zuge der beantragten Maßnahme hinsichtlich Lage, Ausdehnung und Höhe der Bestandswand unverändert. Die neu hinzukommenden Geschosse werden so geplant (zurückversetzt bzw. abstandsflächenkonform), dass die

erforderlichen Abstandsflächen gemäß Art. 6 BayBO vollständig eingehalten werden. Eine Verschärfung der bestehenden Abstandsflächenunterschreitung erfolgt nicht. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens wird eine Abweichung gemäß Art. 63 Abs. 1 BayBO von den Anforderungen des Art. 6 BayBO beantragt.

Das an der Westseite vorhandene Nebengebäude, das u.a. Garagen enthält, wird aufgestockt und künftig für Verwaltungszwecke genutzt. An der Nordwestecke ist Doppelgarage mit Flachdach geplant (ohne Unterkellerung).

Die Dachflächen werden als Flachdach ausgebildet und, soweit keine Nutzung als Terrassen erfolgt, extensiv begrünt, in Kombination mit Solaranlagen.

Der rückwärtige, an die Bahnanlagen angrenzende Hof wird für Stellplätze genutzt. Zur Verringerung der Bodenversiegelung sind wasserdurchlässige Beläge vorgesehen. Die restlichen, nicht mit baulichen Anlagen versehenen Grundstücksbereiche werden als Grünflächen gärtnerisch gestaltet.

Die fußläufige Erschließung erfolgt wie bisher von der Südseite, beim bestehenden Hauptgebäude über die im Gehweg bestehenden Treppen und Rampen (barrierefrei), beim westlichen Anbau ebenerdig. Zufahrten in den rückwärtigen Hof sind an der östlichen Grundstücksgrenze sowie als Durchfahrt zwischen Hauptgebäude und Erweiterungsbau vorgesehen.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) besteht aus folgenden Plandarstellungen:

- | | | |
|----------|---------------------------------|---------|
| ▪ VEP 01 | Untergeschoss | M 1:100 |
| ▪ VEP 02 | Erdgeschoss | M 1:100 |
| ▪ VEP 03 | 1. Obergeschoss | M 1:100 |
| ▪ VEP 04 | 2. Obergeschoss | M 1:100 |
| ▪ VEP 05 | 3. Obergeschoss | M 1:100 |
| ▪ VEP 06 | 4. Obergeschoss | M 1:100 |
| ▪ VEP 07 | 5. Dachaufsicht | M 1:100 |
| ▪ VEP 08 | Ansicht Süd | M 1:100 |
| ▪ VEP 09 | Ansicht Nord | M 1:100 |
| ▪ VEP 10 | Ansicht Ost Schnitt | M 1:100 |
| ▪ VEP 11 | Ansicht West Schnitt | M 1:100 |
| ▪ VEP 12 | Schnitt | M 1:100 |
| ▪ VEP 13 | Lageplan | M 1:200 |
| ▪ VEP 14 | Schnitt am Bahnmast | M 1:100 |
| ▪ VEP 15 | Schnitt durch Garage und Neubau | M 1:100 |

Die Pläne sind identisch mit den Bauzeichnungen zum Bauantrag.

1.5 Ziele und Zwecke der Planung

Zielsetzung ist, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen für die Ansiedlung des geplanten Verwaltungsgerichtes Niederbayern, gemäß LEP einer Einrichtung des spezialisierten höheren Bedarfs. Damit soll die Stadt Plattling in ihrer Funktion als Oberzentrum gestärkt werden. Gleichzeitig soll dem heutigen Anspruch zum Flächensparen und zur verdichteten Innenentwicklung Rechnung getragen werden.

Weitere Ziele und Zwecke der Planung sind

- Stärken der Region durch strukturelle und ökonomische Impulse
- Verkehrsgünstiger Standort unmittelbar am Bahnhof Plattling

- Angebot an heimatnahen Beschäftigungsmöglichkeiten für hochqualifizierte Arbeitskräfte
- Reduzierung der Auswirkungen der Klimaerwärmung bzw. Verbesserung des Kleinklimas durch begrünte Dächer und versickerungsfähige Beläge in den Freiflächen

Die Stadt Plattling ist laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP, Stand 1. Juni 2023) zusammen mit der Stadt Deggendorf als Oberzentrum ausgewiesen. „Oberzentren sollen zentralörtliche Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs vorhalten.“ (LEP Grundsatz 2.1.3); „... sollen darauf hinwirken, dass die Bevölkerung in allen Teilräumen mit Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt wird.“ (Grundsatz 2.1.8). Aus der Begründung zu 2.1.3: „Zentralörtliche Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfs sind z.B. Einrichtungen der Rechtspflege und der Verwaltung (wie etwa ... Fachgerichte ...).“

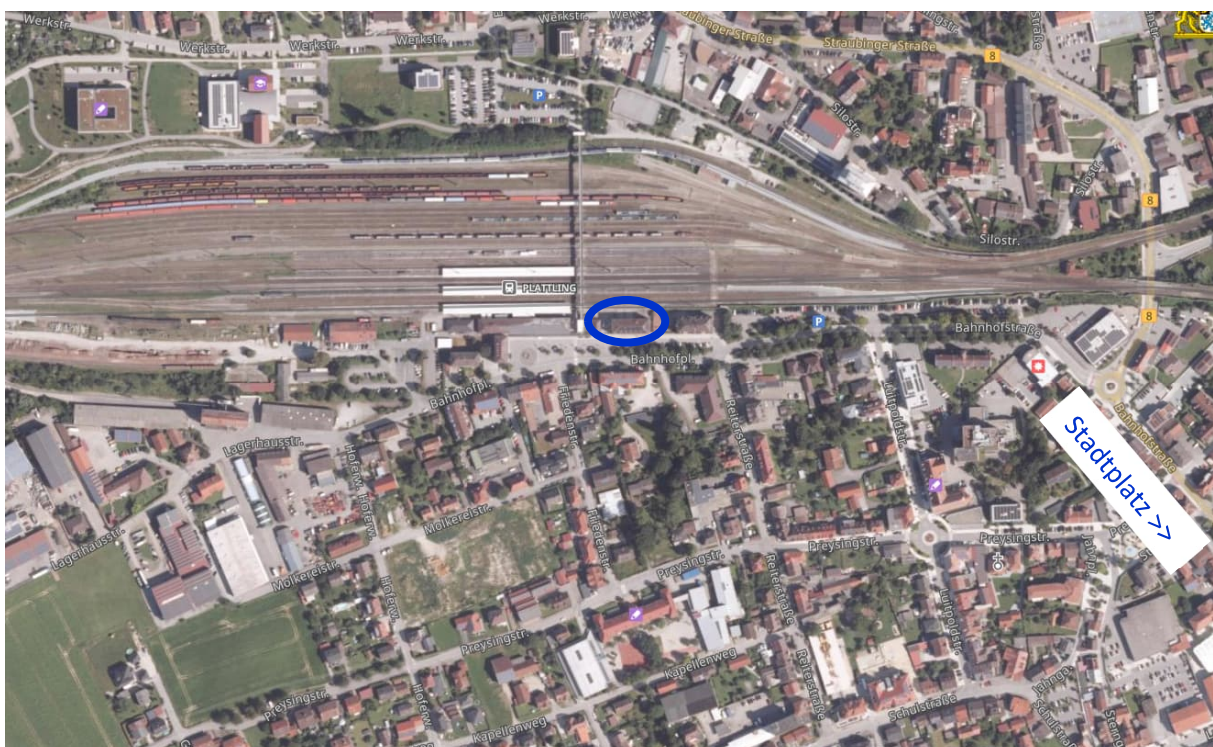
Bei dem Vorhaben handelt es sich um eine Maßnahme der Innenentwicklung. Im LEP Bayern ist im Ziel 3.2 „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ festgelegt: „In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung vorrangig zu nutzen.“

Auch die weiteren hier relevanten Ziele und Grundsätze der Raumordnung wie Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten und Einsatz flächen- und energiesparender Siedlungs- und Erschließungsformen werden erfüllt.

Das geplante Vorhaben entspricht den Zielen und Grundsätzen der Landesentwicklung, insbesondere zur Stärkung zentralörtlicher Funktionen und zur flächensparenden Innenentwicklung. Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

1.6 Lage in der Stadtstruktur

Das Plangebiet liegt im Zentrum von Plattling, unmittelbar am Bahnhof, etwa 600 m nordwestlich des Stadtplatzes (Preysingplatz).

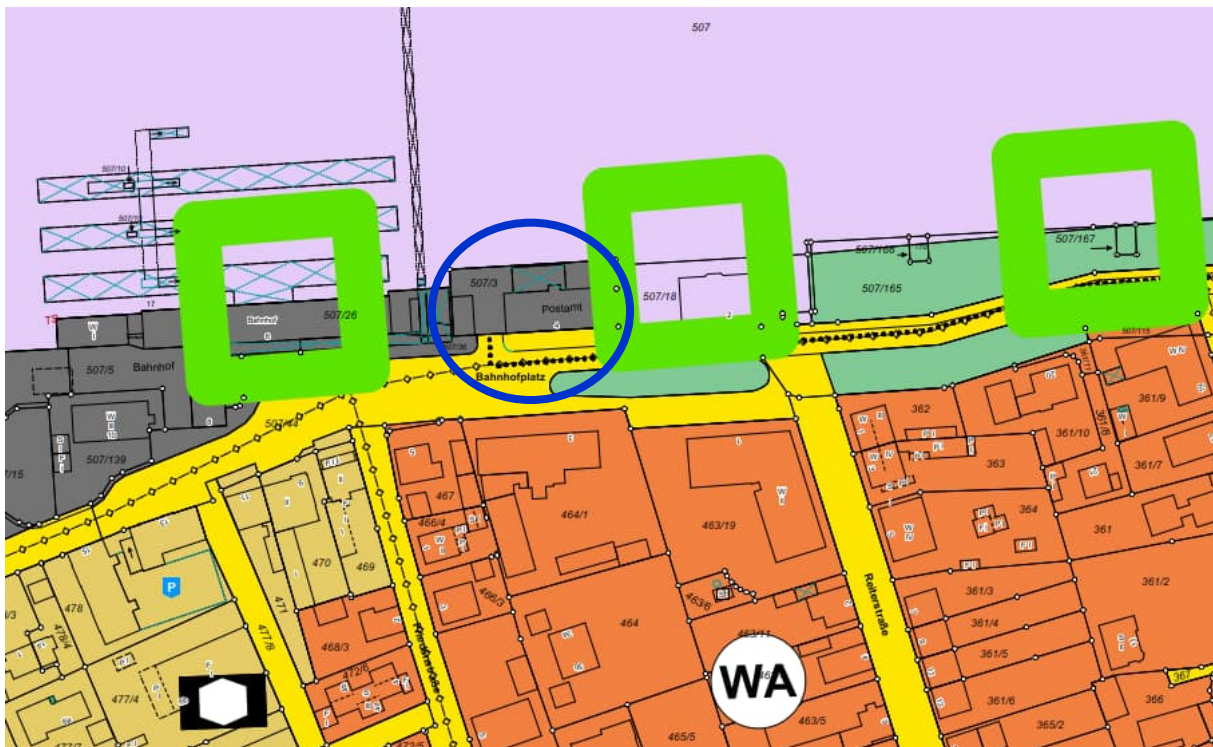


Lage in der Stadtstruktur - Luftbild aus BayernAtlas, Druck 08/2025, Vorhabenbereich blau markiert

1.7 Flächennutzungs- und Landschaftsplan

Im Flächennutzungs- und Landschaftsplan der Stadt Plattling ist das Plangebiet als Gewerbegebiet (grau) dargestellt. Im Haus Bahnhofplatz 4 ist noch die ursprüngliche Nutzung „Postamt“ eingetragen. Der südlich angrenzende Bahnhofplatz (gelb) ist als Straßenverkehrsfläche gekennzeichnet. Nördlich schließen die Bahnanlagen (lila) an. Die grünen Quadrate markieren Grünachsen im städtischen Raum (Grünflächen und Gehölzbestand am Bahnhofplatz). Südlich des Bahnhofplatzes befinden sich gemischte Bauflächen (ocker) und Allgemeine Wohngebiete (WA, orange).

Büro- und Verwaltungsgebäude sind gemäß § 8 BauNVO in Gewerbegebieten allgemein zulässig. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Verwaltungsgericht Plattling“ entspricht somit den Inhalten des Flächennutzungsplanes.



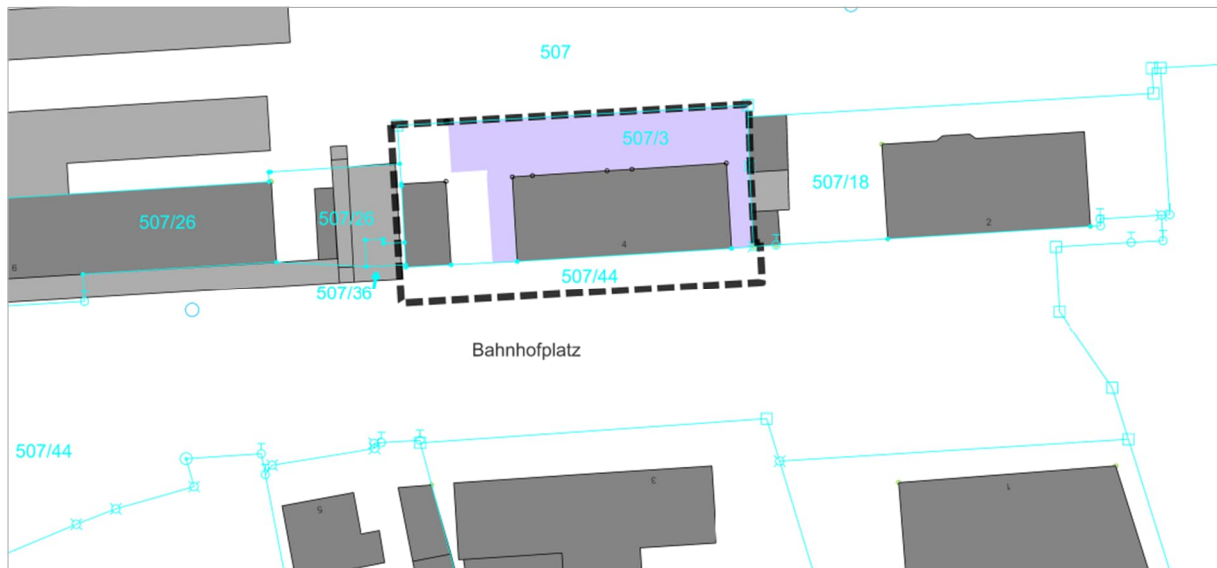
Unmaßstäblicher Auszug aus dem rechtswirksamen Flächennutzungs- und Landschaftsplan der Stadt Plattling, Vorhabenbereich blau markiert

2 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungs- und Grünordnungsplans umfasst ca. 1.340 m² und beinhaltet folgende Flurstücknummern:

Flurstück 507/3 und Teilfläche des Flurstücks 507/44 (Bahnhofplatz), beide Gemarkung Plattling. Das Flurstück 507/3 befindet sich im Eigentum des Vorhabenträgers, das Flurstück 507/44 (Bahnhofplatz) ist Eigentum der Stadt Plattling.

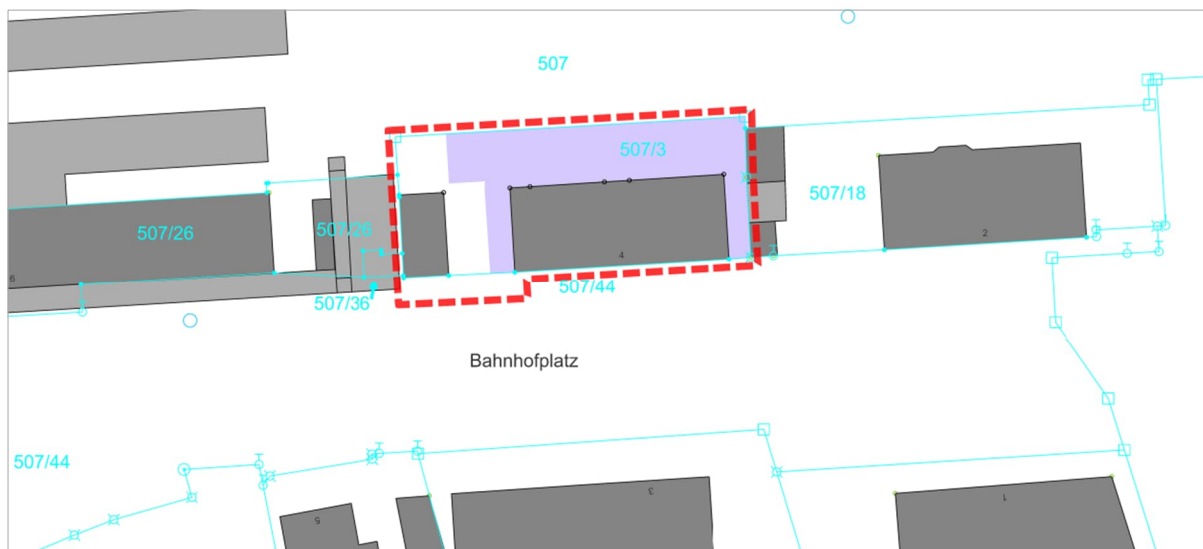
Flächen für Bahnanlagen (Eisenbahnbetriebsanlagen) / Fachplanungsvorbehalt / Belange der Deutschen Bahn AG siehe Punkt 10.



Geltungsbereich Bebauungsplan (schwarz), verbleibende Flächen für Bahnanlagen (lila)

Grundlage: unmaßstäblicher Auszug ALKIS, Bay. Vermessungsverwaltung (08/2025), mit Flurnummern

Die geplante Auskragung des Gebäudes über den Bahnhofplatz, Flurstück 507/44, ist Gegenstand des Vorhaben- und Erschließungsplanes (VEP). Der sonstige an das geplante Baugrundstück Flurstück 507/3 angrenzende Bereich des Flurstücks 507/44 (Bahnhofplatz) wird gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den Geltungsbereich einbezogen wegen der fußläufigen Anbindung und der Zufahrten zum Grundstück.



Geltungsbereich Vorhaben- und Erschließungsplans (rot), verbleibende Flächen für Bahnanlagen (lila)

Grundlage: unmaßstäblicher Auszug ALKIS, Bay. Vermessungsverwaltung (08/2025), mit Flurnummern

Der Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplans (VEP) umfasst das Flurstück 507/3, Mit inbegriffen ist auf dem Flurstück 507/44 (Bahnhofplatz) die geplante Überbauung im Südwesten. Diese wird im Durchführungsvertrag geregelt.

3 Schutzgebiete / Schutzobjekte

3.1 Denkmalpflege

Der BayernAtlas mit Denkmaldaten des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege verzeichnet im Plangebiet und im unmittelbaren Umfeld keine Bau- oder Bodendenkmäler.

3.2 Naturschutz

Im Plangebiet und in der näheren Umgebung sind keine geschützten Flächen oder Objekte des Naturschutzrechts im Sinne der §§ 23 – 30 BNatSchG vorhanden. Amtlich kartierte Biotop sind ebenfalls nicht vorhanden. Im Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Deggendorf (1997) sind für das Plangebiet keine Aussagen getroffen.

Artenschutz nach § 44 BNatSchG

Anhaltspunkte für das Vorkommen gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten liegen nicht vor. Eine potenzielle Betroffenheit könnte für Gebäude- und Gehölzbrütende Vögel sowie Fledermaus-Arten, die Gebäude als Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nutzen, möglich sein. Alle anderen Artengruppen können aufgrund fehlender geeigneter Lebensräume ausgeschlossen werden.

Um Verbotstatbestände bei europarechtlich geschützten Arten auszuschließen, sollte der Abbruch von Gebäuden im Zeitraum vom 01.10. bis 31.10. erfolgen. Die Rodung von Gehölzen soll nur in der Zeit zwischen dem 01.10. und dem 28./29.02, also außerhalb der Vogelbrutzeit, erfolgen. Können diese Zeiträume nicht eingehalten werden, sind die Gebäude bzw. Gehölzbestände durch eine ökologische Baubegleitung unmittelbar vor dem Abbruch bzw. der Rodung auf das Vorkommen von Fledermäusen bzw. Niststätten von Vögeln zu untersuchen. Das Ergebnis ist der unteren Naturschutzbehörde (uNB) mitzuteilen und es ist im Weiteren in Abstimmung mit der uNB zu verfahren. Die ökologische Baubegleitung ist der uNB zu benennen. Diese notwendigen Vermeidungsmaßnahmen sind in den textlichen Hinweisen vermerkt.

Unter Beachtung der genannten Vermeidungsmaßnahmen ist ein Verstoß gegen das Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, das Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sowie das Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 4 BNatSchG nicht zu erwarten. Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) sind nicht erforderlich.

4 Bau-, Grün-, Nutzungsstrukturen im Geltungsbereich / im näheren Umfeld



Luftbild aus BayernAtlas, Druck 08/2025, ergänzt, Vorhabenbereich blau markiert

Im Plangebiet Flnr. 507/3 besteht ein zum Bahnhofplatz hin grenzständiges, 3-geschossiges Bürogebäude (Bahnhofplatz 4) mit einer Länge von etwa 32 m und einer Breite von ca. 13 m. Ein Bauantrag für eine Aufstockung um 1 Geschoss (Dachgeschossausbau) ist genehmigt, wurde aber nicht umgesetzt. An der Nordwestecke des Bestandsgebäudes befindet sich ein Oberleitungsmast der Deutschen Bahn. Ein im Katasterplan nach Norden zur Bahnlinie hin noch dargestelltes Nebengebäude ist nicht mehr vorhanden. An der westlichen Grundstücksgrenze befindet sich ein etwa 12,5 m langes Lager- und Garagegebäude. Die nicht bebauten Flächen sind als Erschließungs- und Parkflächen genutzt und mit Betonpflaster befestigt. Lediglich an der Nordostecke sind einige Sträucher vorhanden. Entlang der nördlichen Grundstücksgrenze befindet sich eine Lärmschutzwand der deutschen Bahn.

Die öffentliche Vorfläche im Süden (Flnr. 507/44) dient als Gehweg bzw. Mischverkehrsfläche und ist mit Granitplatten befestigt. Die beiden Eingänge in das Gebäude liegen rund 60 cm höher und sind mit Stufen und Rampen auf öffentlichem Grund erschlossen.

Im Westen grenzen die Fußgänger-Überführung über die Gleise sowie das Bahnhofsgebäude an, im Norden die Bahngleise, im Osten ein 3-geschossiges Bürogebäude mit ausgebautem Dachgeschoss (Mansarddach). Südlich des Bahnhofplatzes, im FNP als WA ausgewiesen, befinden sich ein Hotelgebäude (3-geschossig plus Dachgeschoss) sowie Gebäude mit Büro- und Wohnnutzungen mit uneinheitlicher Geschossigkeit. In der Dachlandschaft herrschen Walm- und Mansarddächer mit Ziegeldeckung vor. Der Bahnhofplatz ist mit einer raumprägenden Baumreihe bestanden.



Blick von Nordwesten (Foto: Roman Hiendlmaier, 12/2024)



Bahnhofplatz, Blick von Osten (Foto: Roman Hiendlmaier, 12/2024)



Bahnhofplatz, Blick von Westen (Foto: mks Architekten-Ingenieure GmbH, 08/2025)

5 Beschaffenheit des Plangebietes

5.1 Höhenlage

Das Plangebiet ist weitgehend eben, liegt auf einer Höhe von rund 222 m ü. NHN und ist fast vollständig durch Gebäude bzw. befestigte Erschließungsflächen versiegelt.

5.2 Altlasten

Anhaltspunkte für Altlasten liegen nicht vor.

5.3 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. Ein entsprechender Hinweis ist im Bebauungsplan enthalten.

5.4 Hochwassersituation / Oberflächenwasser / Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich weder in einem Überschwemmungsgebiet, einer Hochwassergefahrenfläche, noch in einem wassersensiblen Bereich. Im BayernAtlas / Daten Bay. Landesamt für Umwelt sind auch keine potenziellen Fließwege bei Starkregen dargestellt. Die Hinweiskarte „Hohe Grundwasserstände“ (temporär oder dauerhaft weniger als drei Meter unter der Geländeoberfläche) tangiert das Gebiet am Rand. Die Karte im M 1:500.000 dient jedoch Übersichtsbetrachtungen und ist nicht flächenscharf. Probleme bzgl. hoher Grundwasserstände sind nicht bekannt.

6 Immissionsschutz

6.1 Lärmschutz

Angrenzend an das Plangebiet befinden sich Anlagen der Deutschen Bahn (Bahnhof Plattling) sowie der Bahnhofplatz als öffentliche Verkehrsfläche. Entlang der Bahnlinie besteht eine Schallschutzwand. Im Gebäude Bahnhofplatz 4 fand bereits bisher Büronutzung statt. Ein Bauantrag für eine Aufstockung

um ein Geschoss (Dachgeschossausbau) ist genehmigt. Für schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109 (Büroräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume, Aufenthaltsräume) kann durch Grundrissorientierung und/oder entsprechende technische Maßnahmen, wie z.B. Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen, Fensterkonstruktionen mit Öffnungsbeschränkung, ein effektiver Lärmschutz erzielt werden, damit gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind. Ebenso können Außenflächen mit Aufenthaltsfunktion (Dachterrassen) durch vorgehängte Glaselemente o. dgl. geschützt werden.

Eine schalltechnische Beurteilung wurde erstellt. Gemäß schalltechnischem Bericht Nr. S2601002 der Geoplan GmbH, Osterhofen vom 17.02.2026 werden tagsüber die Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV ab dem 1. Obergeschoss an der Fassade, welche der Bahn zugewandt ist, überschritten, ab dem 2. Obergeschoss werden diese zusätzlich an der Ostfassade des Plangebäudes überschritten. Für die Nachtzeit erfolgte keine Auswertung, da es sich um reine Büronutzung handelt. Aufgrund der Lage der Verkehrswege zur geplanten Bebauung sowie den topografischen Gegebenheiten und der Höhe des Gebäudes sind aktive Schallschutzmaßnahmen nicht effektiv. Der Gutachter hat daher zur Sicherstellung eines ausreichenden Lärmschutzes anhand der Berechnungsergebnisse und Isophonenkarten (Anlage 5 des schalltechnischen Berichts) passive Schallschutzmaßnahmen entwickelt und dazu Festsetzungsvorschläge formuliert. Demnach müssen ab dem 1. Obergeschoss die der Bahnlinie zugewandte Nord- bzw. ab dem 2. Obergeschoss auch die Ostfassade jeweils festgelegte Mindestwerte beim gesamten bewerteten Bauschalldämmmaß $R'_{w,ges}$ gem. DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ erfüllen. Die Stadt hält die Erkenntnisse des Gutachtens für belastbar und rechtlich-methodisch richtig und macht sie sich zu eigen. Die Festsetzungsvorschläge wurden daher in die textlichen Festsetzungen übernommen. Deren Einhaltung ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen und zu prüfen.

Der schalltechnische Bericht ist der Begründung als Anlage beigefügt und ist Bestandteil des Bebauungsplanes.

6.2 Lärmschutz - Auswirkungen auf die Nachbarbebauung

Die vorhandene Garage sowie die Freiflächen wurden auch bisher als Stellplätze und Zufahrten genutzt. Aufgrund der zusätzlichen Bebauung verringert sich deren Anteil. Mit der geplanten Verwaltungsnutzung ist keine erhöhte Lärmentwicklung verbunden. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass in Bezug auf die Nachbarbebauung keine Verschlechterung erfolgt.

7 Erläuterung zu den Festsetzungen

7.1 Planerische Zielsetzung

Zielsetzung ist, ausreichend Nutzflächen für das geplante Verwaltungsgericht Niederbayern verfügbar zu machen und somit die Ansiedlung an diesem Standort zu ermöglichen. Zudem soll mit dem geplanten Gebäude als städtebaulicher Akzent und Blickpunkt das Bahnhofareal insgesamt aufgewertet werden.



Isometrie, Blick von Nordosten (mks Architekten-Ingenieure GmbH)

7.2 Bauliche Kenndaten

Größe Plangebiet:	ca. 1.340 m ²
Fläche für öffentlichen Verkehr (Gehweg, incl. Überbauung)	ca. 230 m ²
Baufläche Flnr. 507/3	ca. 1.110 m ²
Davon weiterhin bahngewidmet	ca. 465 m ²
Baufläche (Überbauung Gehweg Flnr. 507/44)	ca. 50 m ²

7.3 Art und Maß der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung ist gemäß Zielsetzung der Planung „Verwaltungsgebäude“ festgesetzt.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die maximal zulässige Grundflächenzahl (GRZ) und die maximal zulässigen Wandhöhen bestimmt. Als max. Grundflächenzahl (GRZ) wird 1,0 festgesetzt. Im FNP ist das Gebiet als Gewerbegebiet (GE) ausgewiesen. Der Orientierungswert für ein GE liegt gemäß § 17 BauNVO bei 0,8. In Bezug auf die örtlichen Gegebenheiten wird entsprechend dem Bestand (gesamte Fläche bebaut bzw. mit Belägen befestigt) ein abweichender höherer Werte festgesetzt.

Damit ausreichend Nutzflächen für das geplante Verwaltungsgericht Niederbayern umgesetzt werden können, wird eine max. Wandhöhe festgesetzt, die 5 Geschosse ermöglicht. Damit wird auch dem heutigen Anspruch nach verdichteter Innenentwicklung und flächensparendem Bauen Rechnung getragen.

Zur Nachbarbebauung im Osten werden die gesetzlichen Abstandsflächen eingehalten bzw. es erfolgt keine Verschlechterung gegenüber dem genehmigten Bestand. Die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen spricht nach der Rechtsprechung in der Regel dafür, dass ein Vorhaben nicht rücksichtslos gegenüber der Nachbarschaft ist. Daher kann davon ausgegangen werden, dass eine ausreichende Belichtung und Belüftung gewährleistet ist, und die nachbarlichen Belange ausreichend berücksichtigt sind.

Entsprechend der Zielsetzung ein fünf-geschossiges Gebäude vorzusehen, wird eine maximale Wandhöhe von 20,50 m festgesetzt ab der Bezugshöhe Oberkante Bahnhofplatz an der südlichen Grundstücksgrenze in Grundstücksmitte. Kamine und notwendige technische Dachaufbauten dürfen die festgesetzten Wandhöhen in begrenztem Rahmen (max. 3,00 m ab OK Dachhaut) überschreiten, müssen jedoch aus gestalterischen Gründen im Hinblick auf das Stadtbild von der Fassadenkante zurückversetzt sein. Solarenergieanlagen sind unter Einhaltung der max. Wandhöhen und der Abstandsflächen möglich und nach Art. 44a BayBO erforderlich.

7.4 Bauweise, Baugrenzen

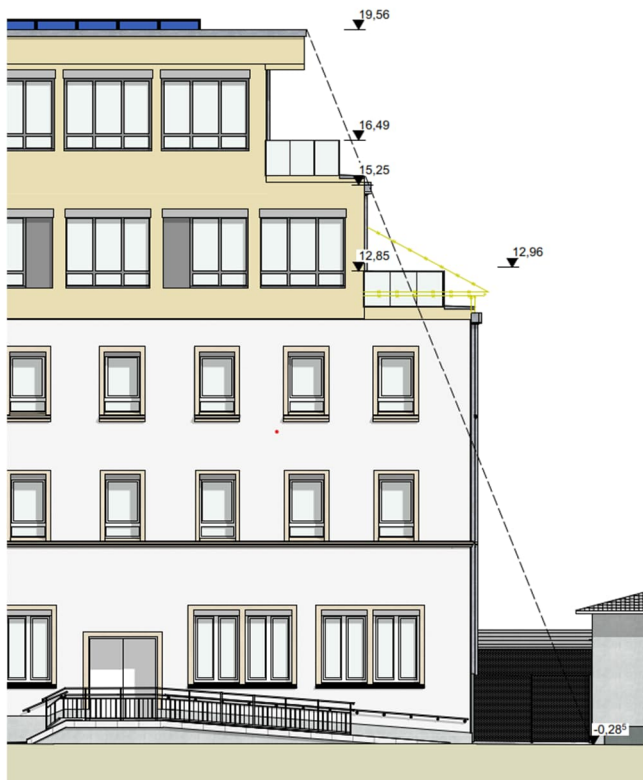
Es wird eine abweichende Bauweise festgesetzt (grenzständige Bebauung im Westen zulässig), um eine bauliche Erweiterung des Bestandsgebäudes und somit ausreichend Nutzfläche für das geplante Verwaltungsgericht zu ermöglichen. Im Westen korreliert die Baugrenze somit mit der Grundstücksgrenze. Die Gebäudeabschlusswand im Westen wird als geschlossene Wand entsprechend der brandschutztechnischen Anforderungen ausgeführt. Die abweichende Bauweise zum Bahngelände stellt keine Beeinträchtigung hinsichtlich Belüftung und Belichtung der Gebäude und Nutzungen des Bahnbetriebs dar. Im Schreiben der Deutsche Bahn AG – DB Immobilien vom 18.12.2025 an das Eisenbahnbundesamt (AZ TOEB-BY-25-219891) und im Schreiben an das Landratsamt Deggendorf vom 06.02.2026 (AZ BA-BY-26-224706) wird bestätigt, dass das Bauvorhaben eine bahnverträgliche Nutzung des Grundstücks darstellt, soweit die genannten Auflagen, Bedingungen und Hinweise bei der Bauausführung berücksichtigt werden. Dies wird durch Übernahme in die Festsetzungen bzw. Hinweise sowie in den Durchführungsvertrag sichergestellt.

Im Osten verläuft die Baugrenze entsprechend der bestehenden Bebauung mit 3,30 m Abstand zur Grundstücksgrenze, im Süden ebenfalls entsprechend dem Gebäudebestand. Im südwestlichen Bereich wird eine Überbauung des öffentlichen Gehweges zugelassen, um ausreichend Nutzfläche generieren zu können. Im Nordosten verläuft die Baugrenze am Baubestand, im Nordwesten wird sie so gelegt, dass Anbauten und Treppenhäuser am Erweiterungsbau berücksichtigt sind. Die im Nordwesten vorgesehene Garage wird gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO außerhalb der Baugrenze zugelassen.

7.5 Abstandsflächen

Die Abstandsflächen sind ab der bestehenden Geländeoberfläche zu ermitteln. Auf der Nord- und Südseite werden die Abstandsflächen gemäß der Bayerischen Bauordnung eingehalten. An der Westseite wird eine grenzständige Bebauung durch die Festsetzung einer abweichenden Bauweise zugelassen, um ausreichend Flächen für die geplante Verwaltungsnutzung zu ermöglichen (s. Pkt. 7.4).

An der Ostseite wird bis zum 2. Obergeschoss das Bestandsgebäude beibehalten, im 3. Obergeschoss geht die Brüstung der geplanten Dachterrasse nicht über das bestehende Dachvolumen (in der folgenden Ansicht gelb dargestellt) hinaus. Es kommt somit nicht zu einer Verschlechterung gegenüber dem Baubestand. Die Außenwand des dritten Obergeschosses und das 4. Obergeschoss berücksichtigen die Abstandsflächen von 0,4 H.



Geplante Ansicht von Süden, die gestrichelte Linie visualisiert die Gebäudehöhe zur Einhaltung der Abstandsflächen von 0,4 H nach Osten, mks Architekten-Ingenieure GmbH, (Auszug aus VEP 08)

7.6 Grünordnung

Die Vorgabe, Stellplätze und Zufahrten mit versickerungsfähigen Belägen zu befestigen, verringert die Bodenversiegelung, ebenso die Festsetzung, die nicht mit baulichen Anlagen versehenen privaten Grundstücksbereiche als Grünflächen bzw. als offene Vegetationsflächen anzulegen. Letztere begünstigt auch den kleinklimatischen Ausgleich.

8 Erschließung, Ver- und Entsorgung

8.1 Verkehrserschließung / Stellplätze

Das Plangebiet ist durch die Lage am Bahnhofplatz sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für sanfte Mobilität (Radfahrer und Fußgänger) sehr gut angebunden.

Auf dem Baugrundstück werden 10 Stellplätze nachgewiesen. Für die darüber hinaus erforderlichen 35 Stellplätze ist seitens des Vorhabenträgers der Erwerb eines geeigneten Grundstückes in einem Umgriff von 300 m vorgesehen. Sollten erforderliche Stellplätze nicht notariell dauerhaft gesichert und zur Nutzungsaufnahme zur Verfügung gestellt werden können, werden sie entsprechend der Stellplatzverordnung der Stadt Plattling in Höhe von 3.200 € je Stellplatz abgelöst. Ein Ablösevertrag ist Teil des Durchführungsvertrags.

8.2 ÖPNV

Das Plangebiet ist aufgrund der Lage unmittelbar am Bahnhof Plattling optimal an den ÖPNV angebunden.

8.3 Trinkwasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung wird über das Leitungsnetz der Stadtwerke Plattling sichergestellt. Die ggf. notwendigen Abänderungen der Wasserleitungen sind mit den Stadtwerken abzustimmen, die Kosten hierfür gehen zu Lasten des Bauwerbers.

8.4 Löschwasserversorgung / Brandschutz

Die öffentliche Löschwasserversorgung wird vom Wasserlieferanten, den Stadtwerken Plattling mit 192 m³ über zwei Stunden zur Verfügung gestellt; dies entspricht einem Entnahmewert von 96 m³ pro Stunde.

Der Löschwasserbedarf, der ggf. darüber hinausgeht, ist vom Antragsteller auf eigene Kosten selbstverantwortlich zu errichten und zu betreiben; z.B. Zisternen, Löschwasserteich etc. Dies umfasst die Planung, Herstellung, Anschaffung, Verbesserung, Erneuerung, Unterhalt und Veränderung der Löschwassereinrichtung.

Gemäß Brandschutzkonzept sind Feuerwehrezufahrten und Aufstellflächen auf dem Vorhabengrundstück nicht erforderlich. Der Baukörper wird mit 2 Treppenhäusern (Fluchttreppen) ausgestattet. Zudem ist Anleitern möglich.

8.5 Schmutzwasserentsorgung, Oberflächenwasser

Die Schmutzwasserentsorgung und die Ableitung von Oberflächenwasser erfolgen über das Kanalnetz der Stadtwerke Plattling. Der vorhandene Kanalanschluss DN 200 ist zu verwenden. Abänderungen der Abwasserleitung sind mit den Stadtwerken abzustimmen und gehen zu Lasten des Antragstellers. Notwendige Zweitanschlüsse werden nach Abstimmung mit den Stadtwerken zu Lasten des Bauwerbers hergestellt.

Den Stadtwerken Plattling ist ein Überflutungsnachweis für die Fl.Nr. 507/3 vorzulegen; (Überflutungsnachweis nach DIN 1986 Teil 100 für große Grundstücke > 800 m²).

8.6 Stromversorgung

Die Stromversorgung ist über das Versorgungsnetz der Stadtwerke Plattling gewährleistet.

Je nach Leistungsbedarf (in Bezug auf z. B. Ladesäulen für Elektroautos) der geplanten Bebauung kann möglicherweise eine Erhöhung des Hausnetzanschlusses in Form eines größeren Hausanschlusskabels und/oder einer höheren Hausanschlussversicherung notwendig werden. Die Kosten sind vom Bauwerber zu tragen.

Für den Betrieb mehrerer Ladesäulen ist ein intelligentes Netz- und Ladeinfrastrukturmanagementsystem zu errichten.

Ladesäulen ab einer Leistung von 12 kW sind vom Netzbetreiber grundsätzlich vor der Installation gemäß § 19 Abs.2 Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) genehmigen zu lassen.

8.7 Abfallentsorgung

Die Abfallbeseitigung nach den gesetzlichen Vorschriften obliegt dem Zweckverband Abfallwirtschaft Donau-Wald (ZAW).

8.8 Telekommunikation

Der Anschluss an die öffentliche Telekommunikation ist über das bestehende Versorgungsnetz gewährleistet.

8.9 Energieversorgung

Zur Stromversorgung sind Solaranlagen auf den Flachdächern geplant. Heizung und Warmwasserbereitung soll übergangsweise mit Gas erfolgen. Ein Anschluss an das Fernwärmenetz der Stadt Plattling ist vorgesehen, sofern und sobald dies möglich ist. Nach Auskunft der Stadtwerke Plattling besteht für das Objekt derzeit kein gesicherter Anschluss an das Nahwärmenetz. Nach aktuellem Planungsstand ist keine Netzerweiterung in diesem Richtungsumfang geplant. Anschlüsse im Nahwärmenetzgebiet sind grundsätzlich möglich; die Ausführung richtet sich nach dem Leitungsnetz sowie der erforderlichen Anschlussleistung. Die Prüfung der Einteilung sowie der Herstellung des Hausanschlusses liegt beim Eigentümer und richtet sich nach dessen Bedarf.

9 Klimaschutz

Zur Energieversorgung der Gebäude wird auf das GEG in seiner gültigen Fassung verwiesen. Zur Stromgewinnung sind Solaranlagen auf den Dächern geplant; für Heizung und Warmwasserbereitung ist ein Anschluss an das städtische Nahwärmenetz vorgesehen, sobald dies technisch und wirtschaftlich möglich ist (s. Pkt. 8.9).

Folgende Maßnahmen, die durch den Bebauungsplan incl. Vorhaben- und Erschließungsplan bestimmt werden, dienen dem Klimaschutz bzw. der Anpassung an den Klimawandel:

Flächensparende Standortwahl

- Nutzung von Bestandsgebäuden, Verkehrserschließung über den Bahnhofplatz bereits vorhanden, d.h. keine zusätzlichen Erschließungsflächen erforderlich

Begrenzung der Bodenversiegelung / grünordnerische Maßnahmen

- Flachdächer (Ausführung in Kombination mit Solaranlagen) begrünt
- Stellplätze und Zufahrten außerhalb von Gebäuden sind mit versickerungsfähigen Belägen zu befestigen
- Nicht mit baulichen Anlagen versehene private Grundstücksbereiche sind als Grünflächen bzw. als offene Vegetationsflächen anzulegen

Die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) werden somit berücksichtigt.

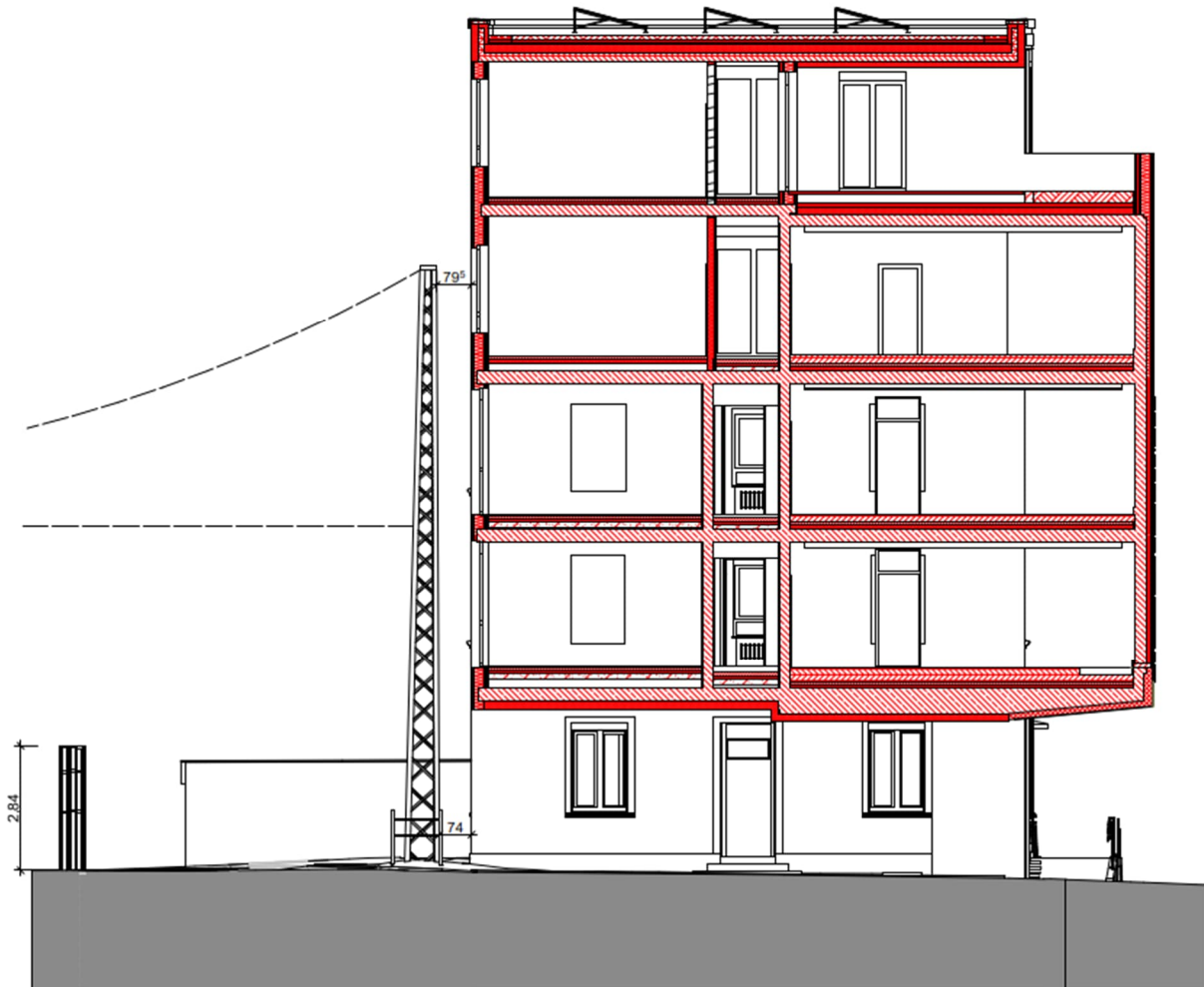
10 Belange der Deutschen Bahn AG

Beim Plangebiet Flurstück 507/3 Gemarkung Plattling handelt es sich um ein Grundstück, auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden. Die eisenbahnrechtliche Zweckbindung erlischt nicht durch Verkauf, Neubildung eines Flurstücks oder Nutzungsänderung, sondern nur durch einen hoheitlichen Akt („Entwidmung“ bzw. Freistellung von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz). Insoweit untersteht das Flurstück dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie dem Fachplanungsvorrang nach § 38 Baugesetzbuch (BauGB) und ist somit der Planungshoheit der Kommune entzogen.

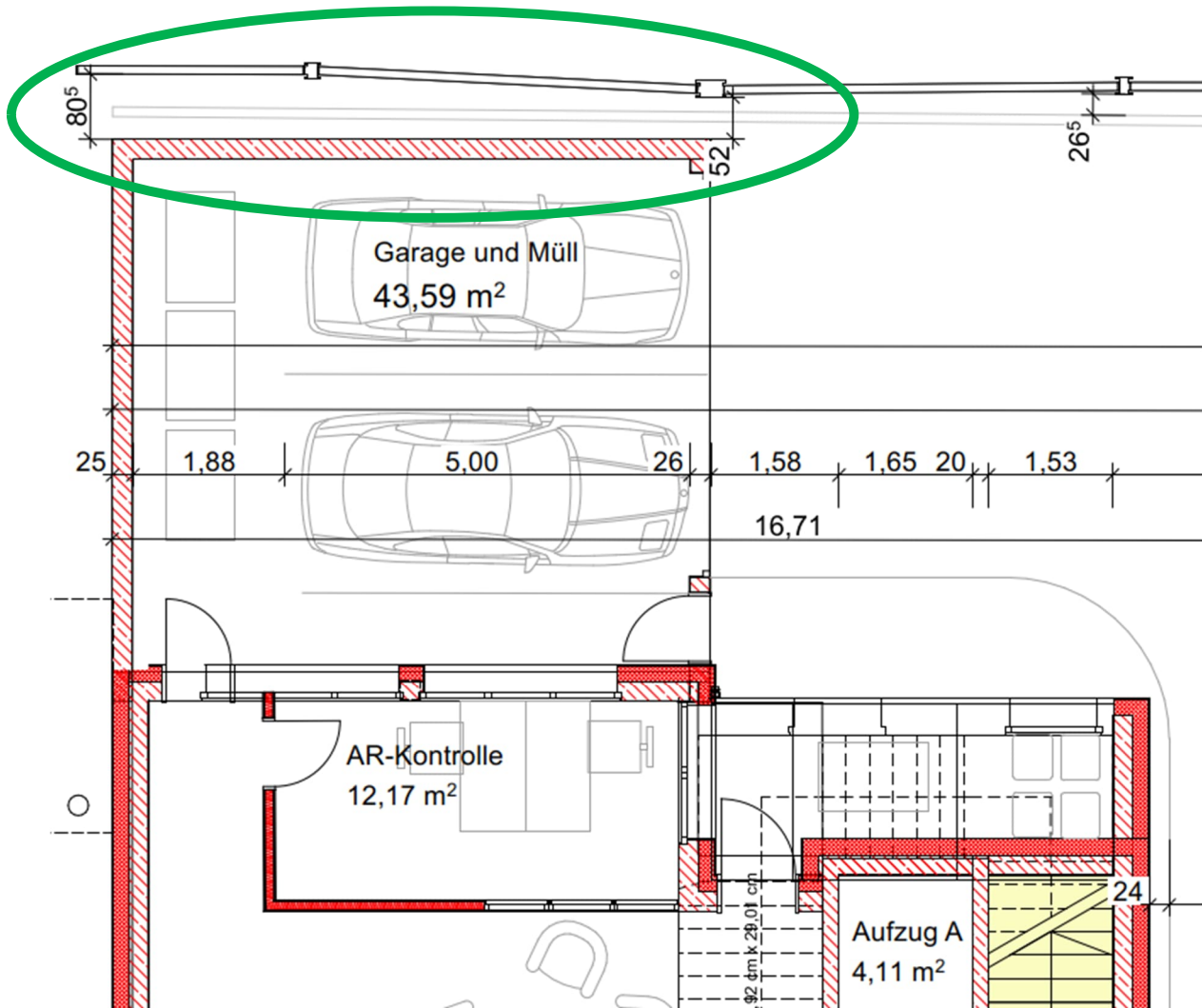
Vom Grundstückseigentümer / Vorhabenträger wurde ein Antrag auf Freistellung gestellt. Vom Eisenbahnbundesamt (EBA) wurde mit Schreiben vom 22.04.2026 (Az. 651pf/011-205#49) ein Freistellungsbescheid für den Umgriff der bestehenden und geplanten Bebauung erteilt. Eine ca. 645 m² große Teilfläche, die die Freiflächen nördlich der Baukörper einschließlich des bestehenden Querfeldmastes sowie die Zuwegungen vom Bahnhofplatz her umfasst, bleibt weiterhin eisenbahngewidmet. Diese Flächen sind im B-Plan nachrichtlich dargestellt.

Bei der westlichen Zufahrt (Durchfahrt zwischen Bestandsgebäude und westlicher Erweiterung) ist jedoch eine Überbauung ab dem 1. OG möglich. Ebenso ist eine Befestigung der Hofflächen für Wege und Stellplätze möglich. Die Bahnverträglichkeit der geplanten Nutzung wurde von der Deutschen Bahn AG -DB Immobilien bestätigt, wenn eisenbahnbetriebliche Belange gewahrt und Auflagen, Bedingungen und Hinweise berücksichtigt werden. Dies betrifft auch die geplante Überbauung über der Durchfahrt. Die Verträglichkeit ist mit der Einhaltung der entsprechenden Vorgaben durch den Vorhabenträger und den künftigen Nutzer sowie deren Rechtsnachfolger gegeben. Dies wird sichergestellt, indem die seitens der DB genannten Vorgaben als Festsetzungen bzw. Hinweise in den Bebauungsplan sowie in den Durchführungsvertrag, der gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB zwischen der Stadt und dem Vorhabenträger abzuschließen ist, übernommen werden. Für die beiden Zufahrten werden in Anlehnung an die Mindestmaße einer Feuerwehrezufahrt eine lichte Breite von mind. 3,00 m und eine lichte Höhe von mind. 3,50 m festgesetzt.

Im Bahnhofplatz südlich des Bestandsgebäudes befindet sich ein erdverlegtes Telekommunikationskabel (Hausanschluss), das lt. DB Immobilien entbehrlich ist. Zudem muss auf oder im unmittelbaren Bereich von DB-Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel- und Leitungen gerechnet werden. Die zur Sicherung seitens der DB genannten Auflagen, Bedingungen und Hinweise werden ebenso wie alle anderen Vorgaben als Festsetzungen bzw. Hinweise in den Bebauungsplan und in den Durchführungsvertrag übernommen.



Schnitt mit Darstellung DB-Oberleitungsmast und Gebäude (mks Architekten-Ingenieure GmbH). Der Abstand beträgt mehr als 70 cm (aus VEP 14)



Ausschnitt Lageplan EG (mks Architekten-Ingenieure GmbH): Der geforderte Mindestabstand von 50 cm zwischen der bestehenden Lärmschutzwand und der geplanten Garage an der Nordwestseite wird eingehalten (Auszug aus VEP 02).

11 Wesentliche Auswirkungen der Planung

- Ansiedlung einer zentralörtlichen Einrichtung des spezialisierten höheren Bedarfs (Verwaltungsgericht) an geeigneter Stelle, zentral und unmittelbar am Bahnhof, dadurch Stärkung der Stadt Plattling als Oberzentrum
- Städtebauliche Akzentuierung und damit Aufwertung des Bahnhofsareals
- Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch Nutzung bereits vorhandener Gebäude und Erschließungsflächen (Bahnhofplatz)
- Flächensparende Bauweise mit 5-geschossigem Baukörper

Mit den genannten Auswirkungen trägt die vorliegende Planung den Planungszielen und Planungsleitlinien der §§ 1 und 1a BauGB Rechnung und entspricht einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung. Der Bebauungsplan setzt die Ziele und Leitlinien durch Festsetzungen entsprechend um.



GeoPlan

Schalltechnischer Bericht Nr. S2601002

Bebauungsplan Verwaltungsgericht Plattling

Osterhofen, den 17.02.2026



Schalltechnischer Bericht Nr. S2601002

Auftraggeber: Stadt Plattling
Preysingplatz 1
94447 Plattling

	Name:	Unterschrift:
Ersteller:	Sebastian Semmelbauer M. Sc. Elektro- und Informationstechnik	

Dieser Bericht umfasst 15 Textseiten und 6 Anlagen.
Die Veröffentlichung, auch auszugsweise, ist ohne unsere Zustimmung nicht zulässig.

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	II
Änderungshistorie	II
Anlagen	II
1. Vorgang	1
1.1 Allgemein	1
1.2 Örtliche Situation	1
2. Grundlagen für die Ermittlung und Beurteilung der Immissionen	2
2.1 Zugrunde gelegte Normen und Richtlinien	2
2.2 Planunterlagen und Ausgangsdaten	3
2.3 Maßgebliche Immissionsorte	3
2.4 Immissionsrichtwerte	3
2.5 Beurteilungszeitraum	4
2.6 Hindernisse	4
3. Berechnungsgrundlagen	5
3.1 Emissionsquellen	5
3.1.1 Bahnlärm	5
3.1.2 Verkehrslärm	5
4. Ergebnisse	7
4.1 Punktberechnung an Baugrenzen	7
4.2 Punktberechnung mit Plangebäude	8
4.3 Rasterberechnung	10
5. Beurteilung der Ergebnisse	13
6. Festsetzungsvorschläge	13
7. Zusammenfassung	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1: Planunterlagen	3
Tabelle 2.2: Orientierungswerte DIN 18005 /13/ - Öffentlicher Verkehrslärm	4
Tabelle 2.3: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV /66/	4
Tabelle 3.1: Auflistung Busfahrten	6
Tabelle 4.1: Ergebnisse Verkehrslärm	7
Tabelle 4.2: Ergebnisse Verkehrslärm mit Plangebäude	9

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4.1: Lage der Immissionsorte am Plangebäude	8
Abbildung 4.2 Erdgeschoss (Höhe 3,5 m)	10
Abbildung 4.3: 1. Obergeschoss (Höhe 7,2 m)	11
Abbildung 4.4: 2. Obergeschoss (Höhe 10,8 m)	11
Abbildung 4.5: 3 Obergeschoss (Höhe 14,5 m)	12
Abbildung 4.6: 4. Obergeschoss (Höhe 18,8 m)	12

Änderungshistorie

Bezeichnung	Beschreibung	Datum
Nr. S2601002	Initiale Erstellung	17.02.2026

Anlagen

Anlage 1:	Übersichtslageplan
Anlage 2:	Lagepläne
Anlage 3:	Ergebnisse
Anlage 4:	Eingangsdaten
Anlage 5:	Rasterberechnung
Anlage 6:	Verkehrsdaten Bahnstrecke

1. Vorgang

1.1 Allgemein

Die Stadt Plattling beabsichtigt die Aufstellung des Bebauungsplanes „Verwaltungsgericht Niederbayern“ auf der Flurnummer 507/3, Gemarkung Plattling, Landkreis Deggendorf, Regierungsbezirk Niederbayern.

Im direkten Anschluss an die Planfläche verlaufen nördlich die Bahnstrecken 5830 und die Bahnstrecke 5634. Östlich sind öffentliche Parkplätze für die Bahngäste vorhanden.

Aufgrund der zu erwartenden Lärmimmissionen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans, wurde um eine schalltechnische Beurteilung gebeten.

Im vorliegenden Bericht werden die von den einzelnen Lärmquellen ausgehenden Emissionen ermittelt und beurteilt. Im Falle von Überschreitungen der Orientierungswerten bzw. Immissionsgrenzwerten, werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen aufgezeigt.

1.2 Örtliche Situation

Die Planfläche befindet sich am Hauptbahnhof von Plattling in zentraler Lage. Im Norden der Planfläche verlaufen die Bahnstrecken 5830 „Passau – Obertraubling“ und die Bahnstrecke 5634 „Landshut – Bayerisch Eisenstein“ sternförmig ankommend und im weiteren Verlauf parallel durch die Bahnsteige des Bahnhofs.

Derzeit befindet sich auf der Fläche ein bestehendes Gebäude, welches in der Vergangenheit bereits durch Büronutzung geprägt war.

Westlich und östlich des Vorhabens befinden sich, sowohl das Bahnhofsgebäude als auch ein weiteres Bürogebäude, südlich schließen gewerbliche Nutzungen und Wohnbebauung an. Östlich liegt ein öffentlicher Parkplatz, welcher von Fahrgästen genutzt werden kann. Vor dem Bahnhofsgebäude befinden sich Haltebuchten für Busse.

2. Grundlagen für die Ermittlung und Beurteilung der Immissionen

2.1 Zugrunde gelegte Normen und Richtlinien

Bei der Ausarbeitung des schalltechnischen Berichts wurden die folgenden Unterlagen verwendet:

- /0/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Art. 3 G vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773)
- /2/ DIN 4109-1: Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen, Stand Januar 2018
- /9/ DIN ISO 9613-2: Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, Stand Oktober 1999
- /13/ DIN 18005: Schallschutz im Städtebau; Beiblatt 1 zu Teil 1: Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Mai 1987; bzw. DIN 18005: Schallschutz im Städtebau; Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung; Stand Juli 2023
- /26/ RLS-19: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Stand 201
- /58/ Parkplatzlärmstudie 6. Auflage: Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Stand 2007
- /66/ 16. BImSchV: Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Verkehrslärmschutzverordnung, Stand 04. November 2020
- /73/ Geschwindigkeit im Bahnhof, Schall 03, Stand 1990

2.2 Planunterlagen und Ausgangsdaten

Für die Erstellung des vorliegenden Berichts wurden folgende Daten und Unterlagen zur Verfügung gestellt bzw. erstellt:

Tabelle 2.1: Planunterlagen

Bezeichnung	Ersteller	Maßstab	Datum
Entwurf Bebauungsplan: „Verwaltungsgericht Niederbayern“	mks-architekten	1:500	29.09.2025
Eingabeplanung: Aufstockung und Erweiterung des Bestandsgebäudes zur Nutzung als Verwaltungsgericht von Niederbayern“	mks-architekten	1:100	20.01.2026
Flächennutzungsplan Plattling	Stadt Plattling	1:10.000	23.05.2026
Verkehrsdaten Bahnstrecke 5634	Deutsche Bahn AG	-	Januar 2026
Verkehrsdaten Bahnstrecke 5830	Deutsche Bahn AG	-	Januar 2026
Berechnungsdatei IMMI (*IPR): „Verkehr_Verwaltungsgericht _Niederbayern_001“	Sebastian Sammelbauer	-	17.02.2026

2.3 Maßgebliche Immissionsorte

Maßgeblicher Ort für die Ermittlung des Beurteilungspegels gemäß der 16. BImSchV /66/ ist bei Gebäuden in Höhe der Geschossdecke (0,2 m über Fensteroberkante) und bei Außenwohnbereichen 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Fläche.

Als schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109-1 /2/ zählen

- Wohnräume, einschließlich Wohndielen, Wohnküchen;
- Schlafräume, einschließlich Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten;
- Bettenräume in Krankenhäusern und Sanatorien;
- Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen;
- Büroräume;
- Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume.

Gemäß den vorliegenden Unterlagen ist die Planfläche mit der Schutzwürdigkeit eines Mischgebietes (MI) einzustufen.

2.4 Immissionsrichtwerte

Im Beiblatt 1 zu Teil 1 der DIN 18005 /13/ werden die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Orientierungswerte genannt, welche nach geltendem und praktizierendem Bauplanungsrecht an den maßgeblichen Immissionsorten im Freien eingehalten, bzw. unterschritten werden sollen. Somit können schädliche Umwelteinwirkungen durch

Lärm vorgebeugt und die mit der Eigenart des Baugebietes verbundenen Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastigungen erfüllt werden.

Tabelle 2.2: Orientierungswerte DIN 18005 /13/ - Öffentlicher Verkehrslärm

Orientierungswerte OW der DIN 18005 /13/- öffentlicher Verkehrslärm [dB(A)]				
Zeitraum	WR	WA	MI	GE
Tag (6.00 – 22.00 Uhr)	50	55	60	65
Nacht (22.00 – 6.00 Uhr)	40	45	50	55

WR: reines Wohngebiet

MI: Kern-, Dorf-, Mischgebiet

WA: allgemeines Wohngebiet

GE: Gewerbegebiet

Beim Bau und bei der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) /66/ mit den darin festgelegten Immissionsgrenzwerten (IGW) als rechtsverbindlich zu beachten. Diese Grenzwerte liegen in der Regel um 4 dB(A) höher, als die für die jeweilige Nutzungsart anzustrebenden Orientierungswerte (OW) für öffentlichen Verkehrslärm des Beiblattes 1 zu Teil 1 der DIN 18005 /13/.

Sind im Falle eines Heranrückens schutzbedürftiger Nutzungen an bestehende Verkehrswege in der Bauleitplanung Überschreitungen der anzustrebenden Orientierungswerte nicht zu vermeiden, so werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV /66/ oftmals als Abwägungsspielraum interpretiert und verwendet. Innerhalb dessen kann ein Planungsträger nach Ausschöpfung sinnvoll möglicher und verhältnismäßiger aktiver und/oder passiver Lärmschutzmaßnahmen die vorgesehene Nutzung realisieren, ohne die Rechtssicherheit der Planung infrage zu stellen.

Tabelle 2.3: Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV /66/

Immissionsgrenzwerte IGW der 16. BImSchV /66/ [dB(A)]				
Zeitraum	WR	WA	MI	GE
Tag (6.00 – 22.00 Uhr)	54	59	64	69
Nacht (22.00 – 6.00 Uhr)	44	49	54	59

WR: reines Wohngebiet

MI: Kern-, Dorf-, Mischgebiet

WA: allgemeines Wohngebiet

GE: Gewerbegebiet

2.5 Beurteilungszeitraum

Tag

Der Beurteilungszeitraum Tag erstreckt sich nach DIN 18005 von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr.

Nacht

Der Beurteilungszeitraum Nacht erstreckt sich nach DIN 18005 von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

2.6 Hindernisse

Die auf dem Ausbreitungsweg des Schalls vorhandenen Hindernisse sowie Geländehöhen (DGM-Daten des Bayer. Vermessungsamtes) wurden bei den Berechnungen berücksichtigt. Bestehende Gebäude wurden, falls relevant, mit in die Berechnung aufgenommen. Reflexionen erster Ordnung an Baukörpern außerhalb des Geltungsbereiches wurden bei der Berechnung mit einem Absorptionsverlust von 1 dB(A) berücksichtigt (glatte, unstrukturierte Wand).

3. Berechnungsgrundlagen

Die Durchführung der Schallausbreitungsberechnung erfolgt EDV-gestützt durch die Lärm-Software IMMI (Version 2025, Release 20250625) der Firma Wölfel nach dem A-bewerteten Prognoseverfahren der DIN ISO 9613-2 /9/.

Die Parameter zur Bestimmung der Luftabsorption A_{atm} wurden auf eine Temperatur von 10°C und eine relative Luftfeuchte von 70 % abgestimmt.

Zur Berechnung der meteorologischen Korrektur C_{met} wurde ein Faktor von $C_0 = 2$ dB berücksichtigt.

3.1 Emissionsquellen

3.1.1 Bahnlärm

Zur Ermittlung des Verkehrslärms aufgrund der nahegelegenen Bahnstrecken 5830 und 5634 im Norden der Planfläche, wurden die Verkehrsdaten der Deutschen Bahn für das Prognosejahr 2030 verwendet. Diese können der Anlage 6 entnommen werden. Als Berechnungsgrundlage diente hier „Geschwindigkeit im Bahnhof, Schall 03, Stand 1990“ /73/.

Entlang der Bahnlinie befindet sich eine Lärmschutzwand der deutschen Bahn, diese wurde mit einer Höhe von 4 m über Geländeoberkante in der Berechnung als absorbierende Wand (Absorptionsverlust -4dB) berücksichtigt.

3.1.2 Verkehrslärm

Für die Bahnhofstraße, welche südlich der Planfläche verläuft, liegen, auch nach Rücksprache mit dem Bauamt der Stadt Plattling, keine Verkehrszählungen vor. Zur Abschätzung der Verkehrszahlen wurden daher die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt.

An der Bahnhofstraße befindet sich ein Pendlerparkplatz mit ca. 110 Stellplätzen und direkt vor dem Bahnhofsgebäude ein Busterminal mit fünf Fahrbuchten, sowie Kurzzeitparkplätze für Taxis und den Hol- und Bringverkehr.

Bei den Stellplätzen in der Bahnhofsstraße handelt es sich um einen öffentlichen Parkplatz (110 Stellplätze). Da die tatsächliche Frequentierung der Parkplätze nur schwer nachzuweisen ist, wurde auf die Standardfrequentierung (Tags $N = 0,3$; Nachts $N=0,06$) gemäß RLS-19 /26/ zurückgegriffen, welche sich mit der Frequentierung für stadtnahe, gebührenfreie Stellplätze nach Parkplatzlärmstudie /58/ deckt. Dies entspricht also einem Aufkommen von 528 Fahrten zur Tagzeit und 53 Fahrten zur Nachtzeit.

Außerdem kann den Busfahrplänen für die Fünf Busstellflächen entnommen werden, dass bei maximaler Auslastung mit 94 Fahrten im Tagzeitraum gerechnet werden kann (nachts finden keine Abfahrten statt), siehe folgende Tabelle:

Tabelle 3.1: Auflistung Busfahrten

Buslinie	Abfahrten	Zeitraum	
Nr.	Anzahl	Früheste Abfahrt	Späteste Abfahrt
4025	5	08:40	15:14
6139	7	06:28	17:30
6140	29		
6148	10	06:40	18:17
6152	8	06:35	18:05
6153	5	06:58	17:27
6154	7	06:25	17:23
7591	7	07:10	17:23
7592	3	14:00	17:05
7593	8	07:18	16:35
7638	3	06:37	17:00
7640	2	07:09	
Summe	94		

Für den Pendlerparkplatz und die Busfahrten ist in Summe also ein Wert von 675 Fahrten pro Tag in der Bahnhofstraße anzusetzen. Da es sich bei dem beschriebenen Parkplatz um einen Pendlerparkplatz handelt, der teilweise zu Wochenbeginn angefahren und erst am Ende der Woche wieder verlassen wird, wird ein zusätzlicher Verkehr nicht berücksichtigt, da bei den 675 Fahrten pro Tag von einem sicheren Wert ausgegangen werden kann, auch ohne zusätzliche Taxi und PKW-Fahrten. Unter der Annahme, dass die Busse den gesamten Schwerverkehr im Tagzeitraum widerspiegeln, ergibt sich ein Schwerlastanteil von 18% im Tagzeitraum.

Es werden somit folgende Emissionsparameter für die Bahnhofstraße im Tagzeitraum angesetzt (keine Betrachtung im Nachtzeitraum):

DTV: 675 Kfz/Tag
 Straßengattung: Gemeindestraße
 Straßenoberfläche: Asphaltbetone
 Schwerlastanteil: 18% (leichte LKW und Busse)
 Schwerlastanteil: 0% (schwere LKW)

Die Fahrten werden zur Hälfte in Richtung West (338 Kfz/Tag) und zur anderen Hälfte in Richtung Ost (338 Kfz/Tag) angesetzt. Zudem wird der oben genannte Stellplatz in der Berechnung mit den Zuschlägen für Park and Ride Parkplätze nach Parkplatzlärmmstudie /58/ berücksichtigt.

4. Ergebnisse

Bei der Darstellung der Ergebnisse wurde nur der Tagzeitraum dargestellt, da es sich bei der vorliegenden Planung um ein Gebäude mit reiner Büronutzung handelt.

4.1 Punktberechnung an Baugrenzen

Durch die nahe gelegenen Verkehrswege und öffentlichen Stellflächen, ergeben sich folgende Beurteilungspegel $L_{r,A}$ an den gewählten Immissionsorten:

Tabelle 4.1: Ergebnisse Verkehrslärm

Immissionsort	Tag (6h-22h)		
	OW DIN 18005	GW 16. BImSchV	$L_{r,A}$
	/dB(A)	/dB(A)	/dB(A)
IO 1 NW EG	60	64	61,4
IO 1 NW 1.OG	60	64	66,7
IO 1 NW 2.OG	60	64	73,6
IO 1 NW 3.OG	60	64	74,8
IO 1 NW 4.OG	60	64	74,2
IO 1 NO EG	60	64	59,2
IO 1 NO 1.OG	60	64	68,0
IO 1 NO 2.OG	60	64	74,7
IO 1 NO 3.OG	60	64	74,8
IO 1 NO 4.OG	60	64	74,1
IO 1 SW EG	60	64	61,0
IO 1 SW 1.OG	60	64	63,1
IO 1 SW 2.OG	60	64	65,3
IO 1 SW 3.OG	60	64	67,5
IO 1 SW 4.OG	60	64	70,3
IO 1 SO EG	60	64	57,5
IO 1 SO 1.OG	60	64	59,5
IO 1 SO 2.OG	60	64	62,6
IO 1 SO 3.OG	60	64	66,6
IO 1 SO 4.OG	60	64	70,0
Überschreitung OW nach DIN 18005			
Überschreitung IGW gemäß 16. BImSchV			

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehrslärm):

Die Orientierungswerte werden an allen Immissionsorten, außer an IO 1 NO EG, IO 1 SO EG und 1.OG, überschritten.

Grenzwerte 16. BImSchV:

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden an allen Immissionsorten, außer an IO 1 NW EG, IO 1 NO EG, IO 1 SW EG und 1.OG und IO 1 SO EG bis 2.OG, überschritten.

4.2 Punktberechnung mit Plangebäude

Da es sich um einen Bebauungsplan mit Vorhabenbezug handelt und auf der Fläche im Geltungsbereich bereits ein Gebäude steht, welches zukünftig nach baulicher Tektur der Unterbringung des Verwaltungsgerichts dienen soll, wird die vorliegende Planung bei der folgenden Berechnung berücksichtigt. Die Lage der gewählten Immissionsorte, mit den Höhen Erdgeschoss 3,5 m, 1.Obergeschoss 7,2 m, 2.Obergeschoss 10,8 m, 3.Obergeschoss 14,5 m und 4.Obergeschoss 18,8 m jeweils über Geländeoberkante, kann der folgenden Abbildung entnommen werden:

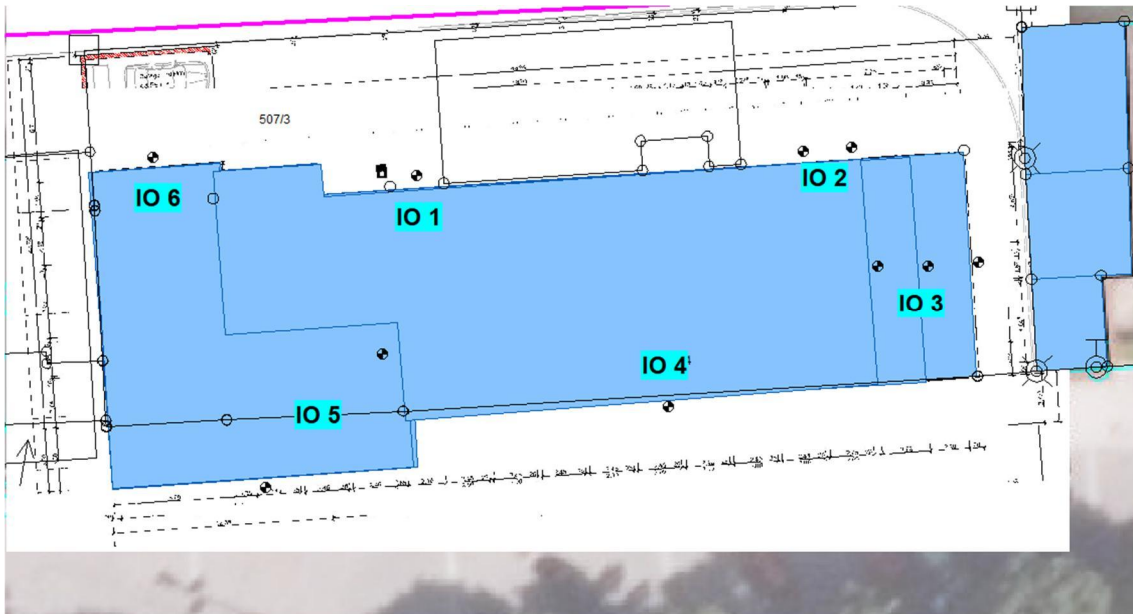


Abbildung 4.1: Lage der Immissionsorte am Plangebäude

Bei der Berechnung ergeben sich folgende Beurteilungspegel $L_{r,A}$ an den gewählten Immissionsorten:

Tabelle 4.2: Ergebnisse Verkehrslärm mit Plangebäude

Immissionsort	Tag (6h-22h)		
	OW DIN 18005	GW 16. BImSchV	$L_{r,A}$
	/dB(A)	/dB(A)	/dB(A)
IO 1 EG	60	64	58,6
IO 2 EG	60	64	58,6
IO 3 EG	60	64	54,7
IO 4 EG	60	64	51,5
IO 5 EG	60	64	52,0
IO 1 1.OG	60	64	64,5
IO 2 1.OG	60	64	65,3
IO 3 1.OG	60	64	58,5
IO 4 1.OG	60	64	51,7
IO 5 1.OG	60	64	52,1
IO 6 1.OG	60	64	66,4
IO 1 2.OG	60	64	72,5
IO 2 2.OG	60	64	73,1
IO 3 2.OG	60	64	64,4
IO 4 2.OG	60	64	51,7
IO 5 2.OG	60	64	52,2
IO 6 2.OG	60	64	73,7
IO 1 3.OG	60	64	74,4
IO 2 3.OG	60	64	74,5
IO 3 3.OG	60	64	66,4
IO 4 3.OG	60	64	51,6
IO 5 3.OG	60	64	52,9
IO 6 3.OG	60	64	74,8
IO 1 4.OG	60	64	73,8
IO 2 4.OG	60	64	74,0
IO 3 4.OG	60	64	68,7
IO 4 4.OG	60	64	52,4
IO 5 4.OG	60	64	53,9
Überschreitung OW nach DIN 18005			
Überschreitung IGW gemäß 16. BImSchV			

Orientierungswerte DIN 18005 (Verkehrslärm) und Grenzwerte 16. BImSchV:

Erdgeschoss:

Sowohl die Orientierungs- als auch die Grenzwerte können im Erdgeschoss eingehalten werden.

1.Obergeschoss:

Die Grenzwerte werden an der Fassade, welche der Bahn zugewandt ist um bis zu 2,4 dB überschritten.

2.Obergeschoss:

Die Grenzwerte werden an der Ostfassade und der Fassade, welche der Bahn zugewandt ist um bis zu 9,7 dB überschritten.

3.Obergeschoss:

Die Grenzwerte werden an der Ostfassade und der Fassade, welche der Bahn zugewandt ist um bis zu 10,8 dB überschritten.

4.Obergeschoss:

Die Grenzwerte werden an der Ostfassade und der Fassade, welche der Bahn zugewandt ist um bis zu 10 dB überschritten.

4.3 Rasterberechnung

Zur besseren Übersicht, welche Bereiche von den Überschreitungen zur Tagzeit betroffen sind, wurden Rasterberechnungen durchgeführt und nachfolgend dargestellt.

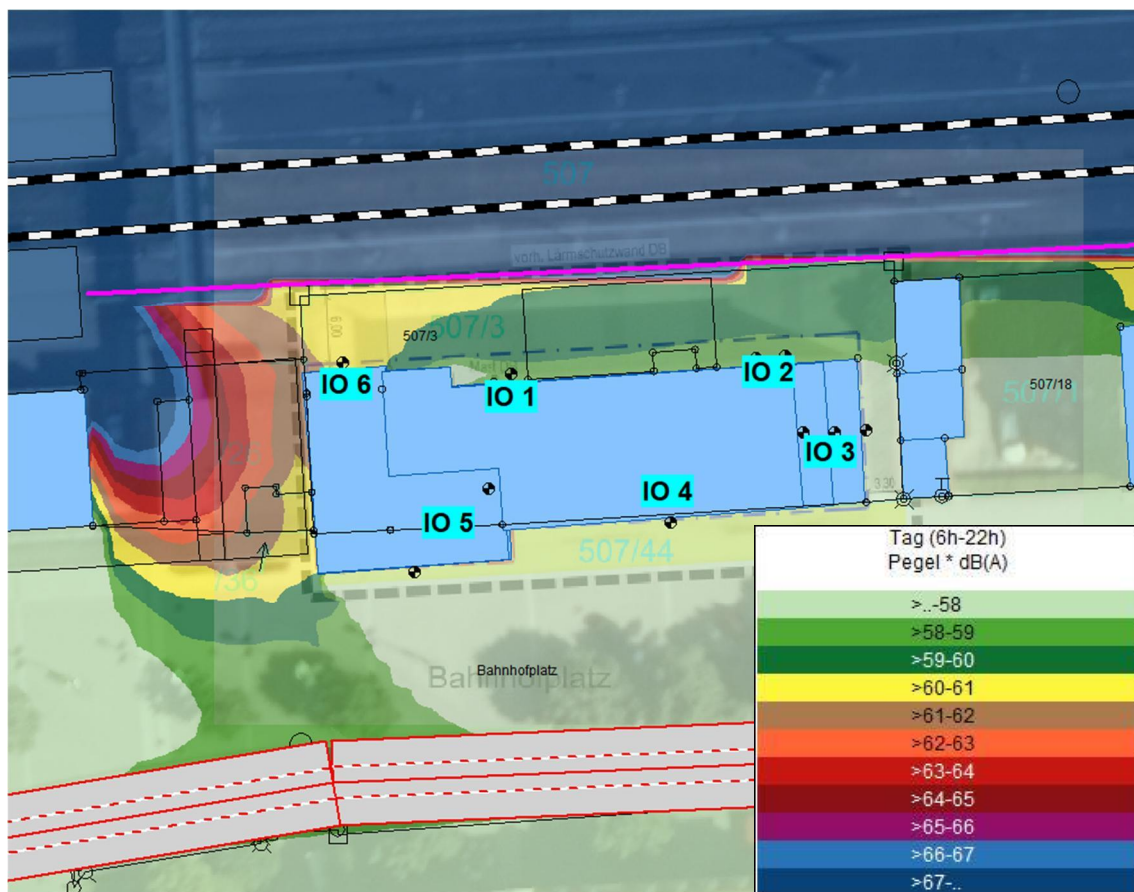


Abbildung 4.2 Erdgeschoss (Höhe 3,5 m)

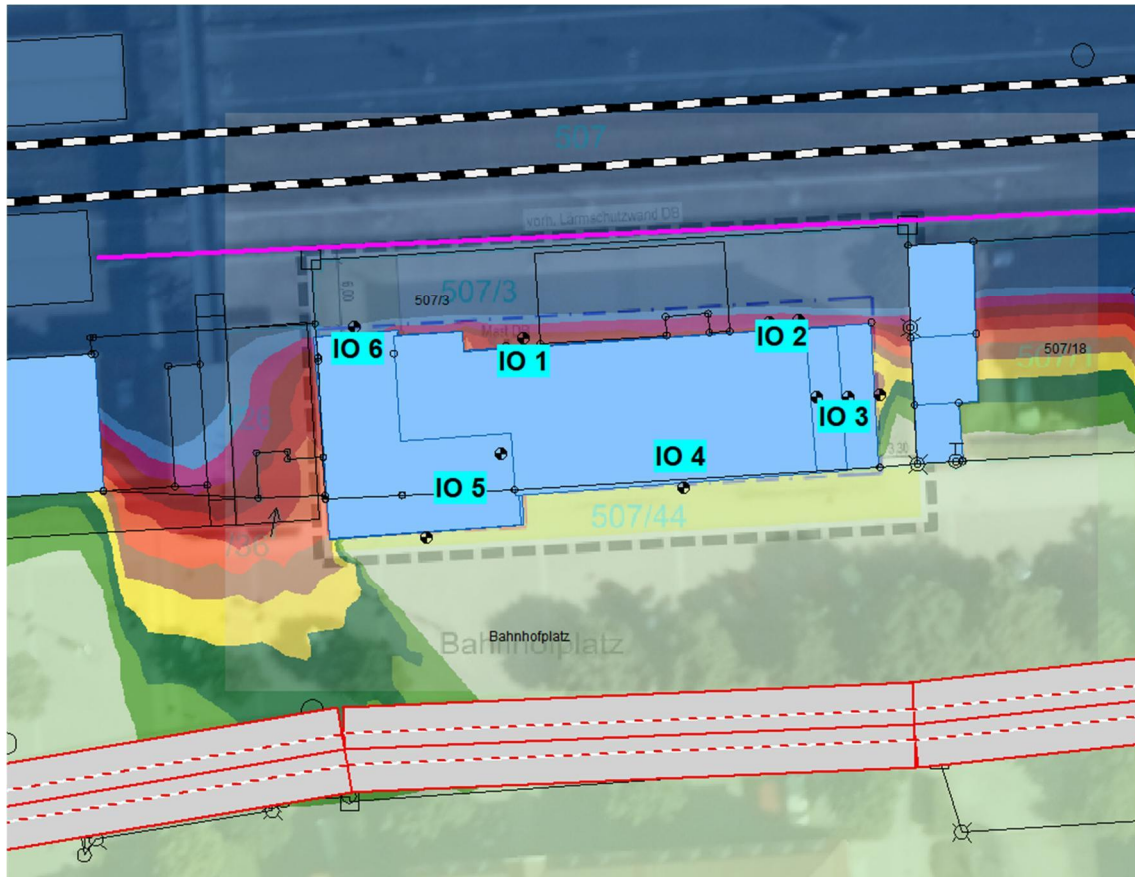


Abbildung 4.3: 1. Obergeschoss (Höhe 7,2 m)

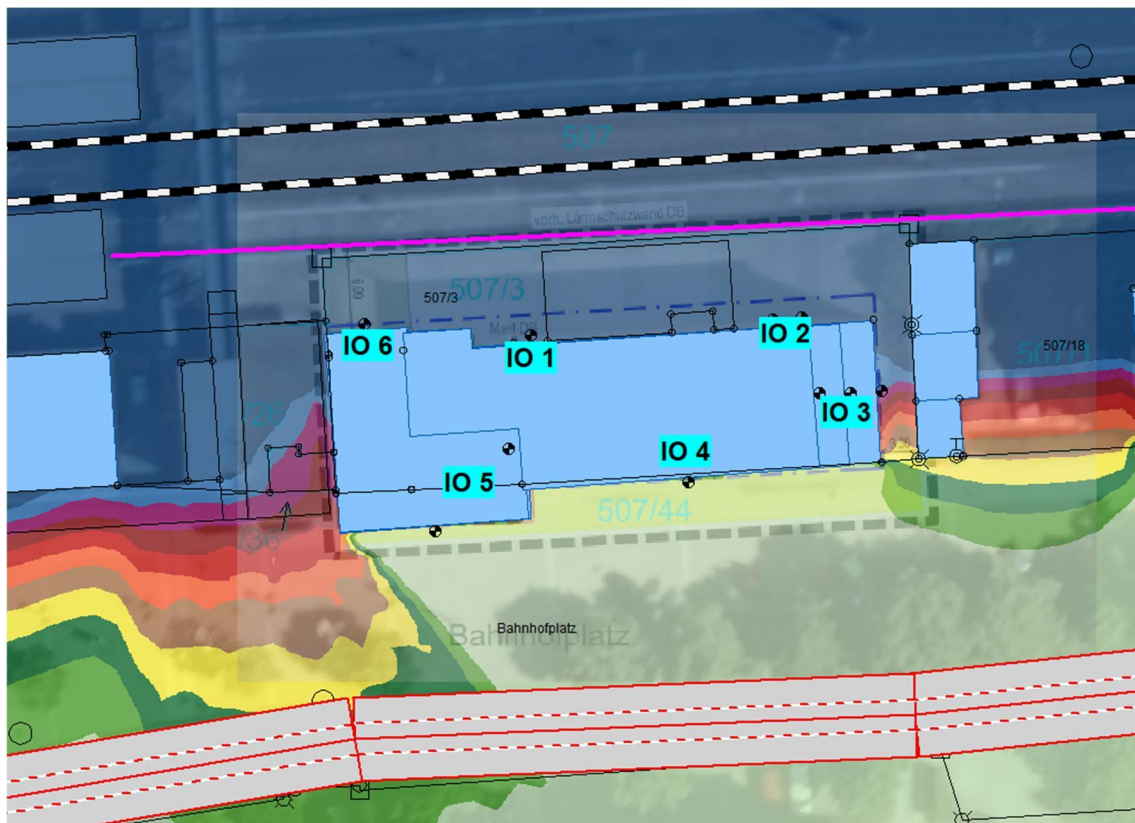


Abbildung 4.4: 2. Obergeschoss (Höhe 10,8 m)

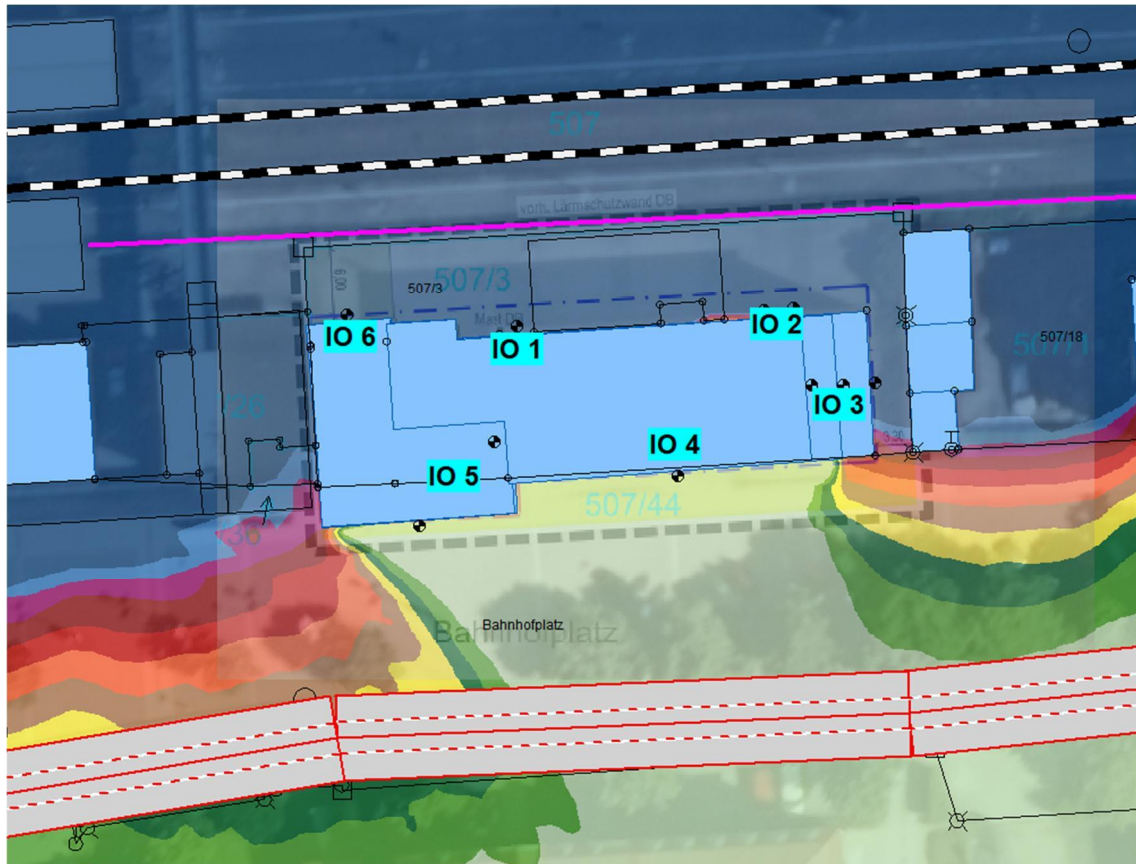


Abbildung 4.5: 3. Obergeschoss (Höhe 14,5 m)

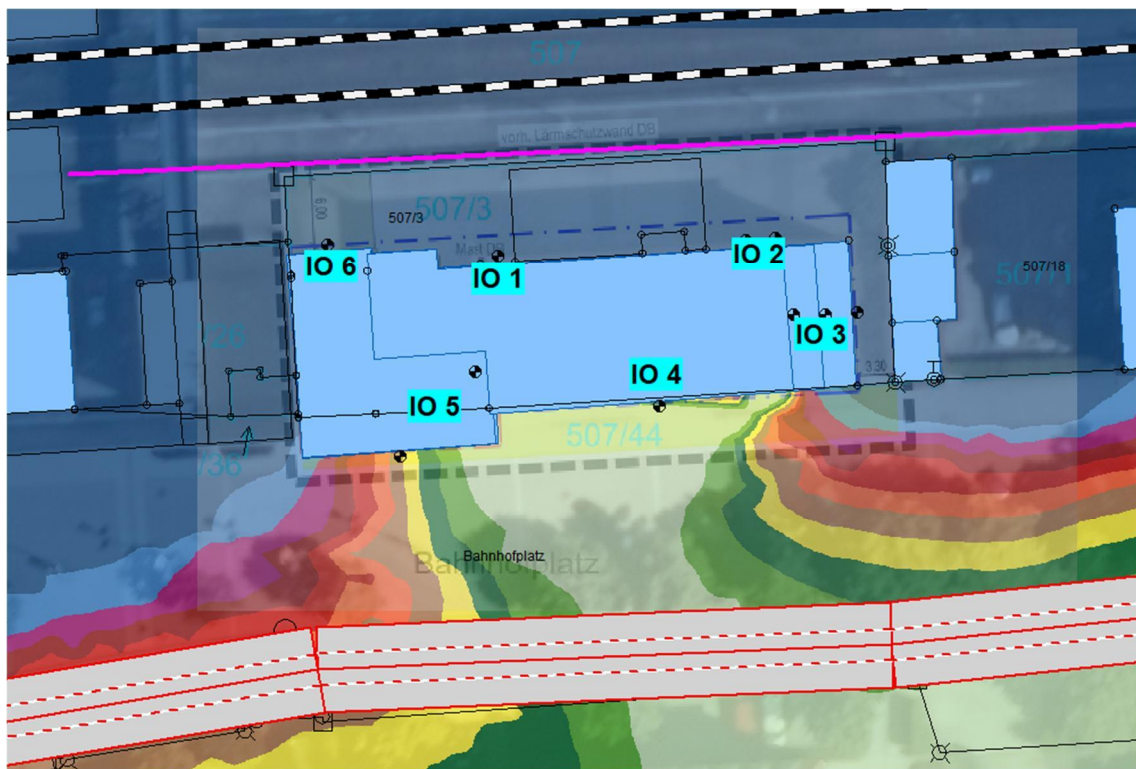


Abbildung 4.6: 4. Obergeschoss (Höhe 18,8 m)

5. Beurteilung der Ergebnisse

Tagsüber werden die Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV ab dem 1. Obergeschoss an der Fassade, welche der Bahn zugewandt ist überschritten, ab dem 2. Obergeschoss werden diese zusätzlich an der Ostfassade des Plangebäudes überschritten. Zur Nachtzeit findet keine Auswertung statt, da es sich um reine Büronutzung handelt.

Zum Schutz werden nachfolgend Festsetzungsvorschläge im Hinblick auf den Lärmschutz erarbeitet.

6. Festsetzungsvorschläge

Aufgrund der Lage der Verkehrswege zur geplanten Bebauung, sowie den topografischen Gegebenheiten und der Höhe des Gebäudes sind aktive Schallschutzmaßnahmen nicht effektiv.

Somit werden anhand der Berechnungsergebnisse und Isophonenkarten (Anlage 5) passive Schallschutzmaßnahmen entwickelt, die als Vorschläge für textliche Festsetzungen formuliert werden.

Vorschläge textliche Festsetzungen

Die folgenden Festsetzungen gelten für das 1. Obergeschoss:

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

Die folgenden Festsetzungen gelten für das 2. Obergeschoss:

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

Die folgenden Festsetzungen gelten für das 3. Obergeschoss:

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

Die folgenden Festsetzungen gelten für das 4. Obergeschoss:

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

Die folgenden Festsetzungen gelten für alle schutzbedürftigen Nutzungen:

Schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109 (Büroräume, Besprechungsräume, Verhandlungssäle und ähnliche) sind mit einer fensterunabhängigen und ausreichend dimensionierten Lüftungsanlage auszustatten, sodass ein zwingendes Öffnen der Fenster für Belüftungszwecke nicht notwendig ist.

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

Hinweis: *Die den schalltechnischen Festsetzungen zu Grunde liegenden Vorschriften, insbesondere DIN-Vorschriften, können bei der Stadt Plattling zu den regulären Öffnungszeiten (telefonische Terminvereinbarung wird empfohlen) eingesehen werden.*

7. Zusammenfassung

Die Stadt Plattling beabsichtigt die Aufstellung des Bebauungsplanes „Verwaltungsgericht Niederbayern“ auf der Flurnummer 507/3, Gemarkung Plattling, Landkreis Deggendorf, Regierungsbezirk Niederbayern.

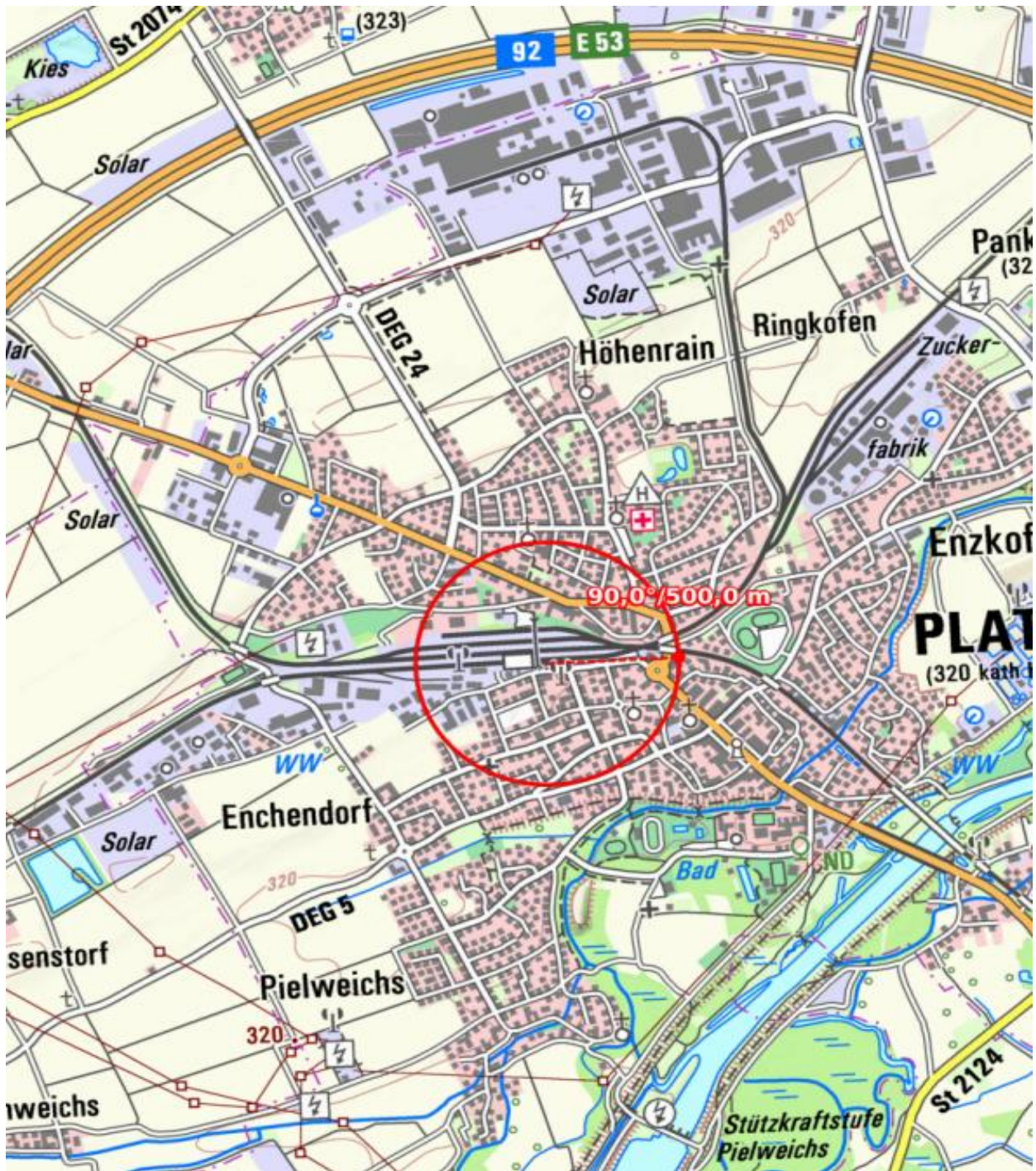
Im direkten Anschluss an die Planfläche verlaufen nördlich die Bahnstrecken 5830 und die Bahnstrecke 5634. Östlich sind öffentliche Parkplätze für die Bahngäste vorhanden.

Aufgrund der zu erwartenden Lärmimmissionen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans, wurde um eine schalltechnische Beurteilung gebeten.

Unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen textlichen Festsetzungen für den Bebauungsplan kann ein ausreichender Lärmschutz gewährleistet werden.

Dieses schalltechnische Gutachten basiert auf den derzeit aktuellen Planungen und Angaben. Bei Änderungen ist der Berichtsteller hinzuzuziehen, da sich aufgrund von Abweichungen andere Resultate ergeben können.

Anlage 1



Lage des Untersuchungsgebiets

Bebauungsplan Verwaltungsgericht Plattling

Auftraggeber:

Stadt Plattling

Bearbeitung:

S. Semmelbauer

Datum:

17.02.2026

Maßstab:

1 : 25.000

Kartenvorlage:

BayernAtlas

Übersichtsplan



GeoPlan

Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen
Tel.: +49 (0)9932 9544-0
Fax.: +49 (0)9932 9544-77

Anlage:

1

Blatt :

1

Projekt-Nr.:

S2601002

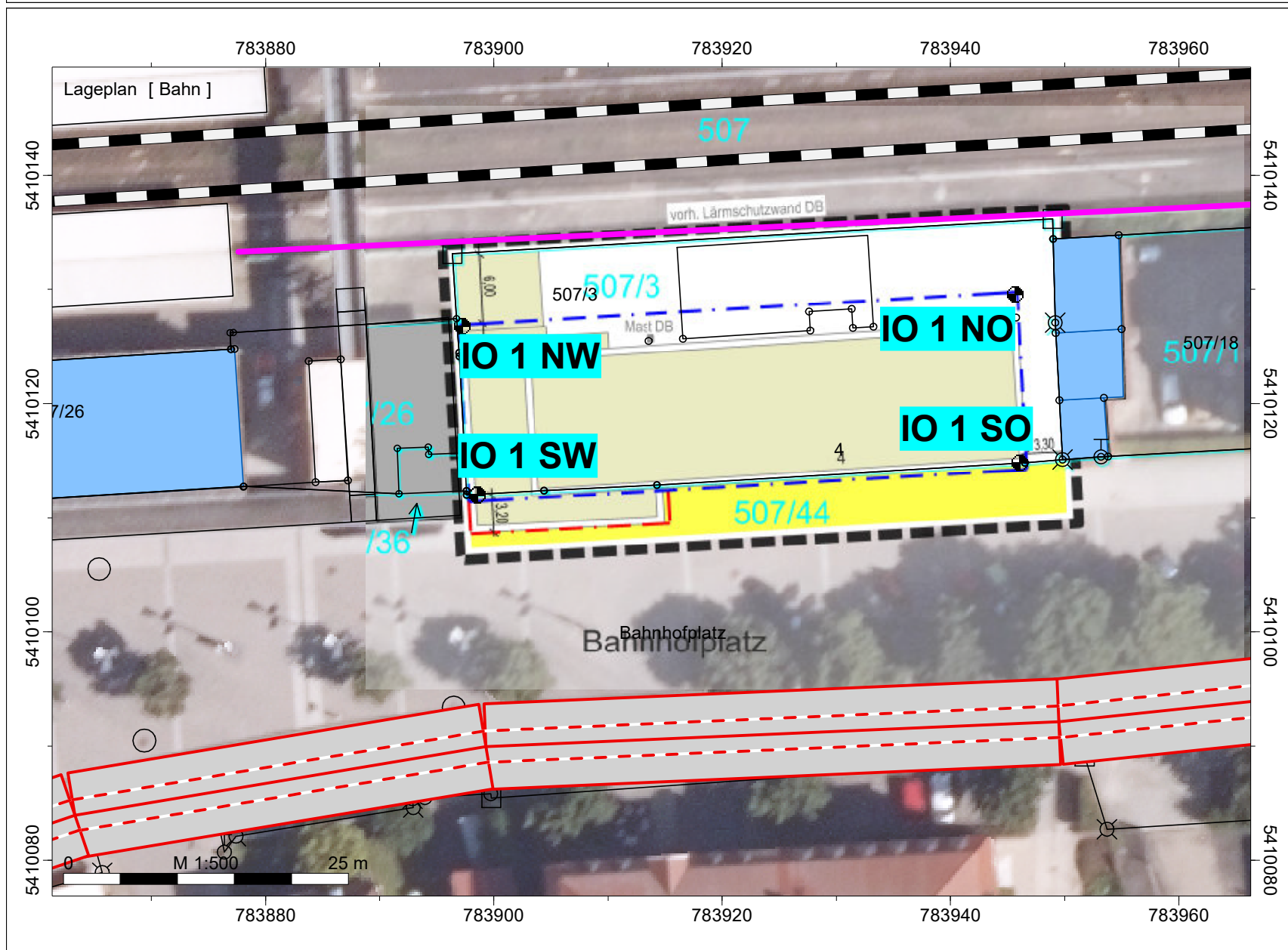
GeoPlan

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße /RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene /Schall03

Verwaltungsgericht Plattling



Geoplan GmbH
Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen



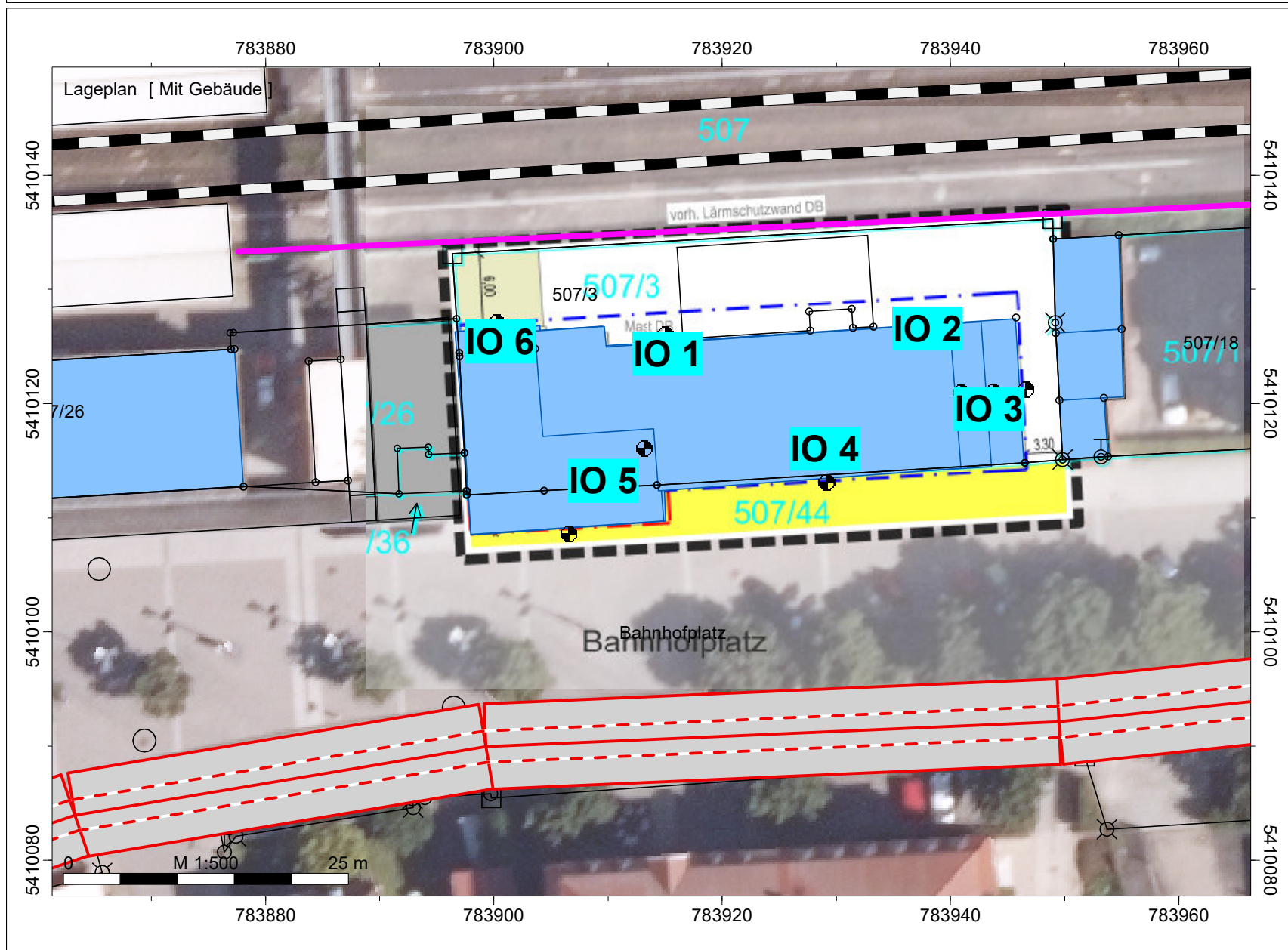
Legende

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße / RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene / Schall03

Verwaltungsgericht Plattling



Geoplan GmbH
Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen



Legende

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße /RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene /Schall03

Anlage 3

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Kurze Liste		Punktberechnung							
Immissionsberechnung		Beurteilung nach 16. BImSchV (2021)							
Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"							
		Tag (6h-22h)							
		IRW	L r,A						
		/dB	/dB						
IPkt001	IO 1 NW EG	64.0	61.4						
IPkt002	IO 1 NW 1.OG	64.0	66.7						
IPkt003	IO 1 NW 2.OG	64.0	73.6						
IPkt004	IO 1 NW 3.OG	64.0	74.8						
IPkt005	IO 1 NW 4.OG	64.0	74.2						
IPkt006	IO 1 NO EG	64.0	59.2						
IPkt007	IO 1 NO 1.OG	64.0	68.0						
IPkt008	IO 1 NO 2.OG	64.0	74.7						
IPkt009	IO 1 NO 3.OG	64.0	74.8						
IPkt010	IO 1 NO 4.OG	64.0	74.1						
IPkt011	IO 1 SW EG	64.0	61.0						
IPkt012	IO 1 SW 1.OG	64.0	63.1						
IPkt013	IO 1 SW 2.OG	64.0	65.3						
IPkt014	IO 1 SW 3.OG	64.0	67.5						
IPkt015	IO 1 SW 4.OG	64.0	70.3						
IPkt016	IO 1 SO EG	64.0	57.5						
IPkt017	IO 1 SO 1.OG	64.0	59.5						
IPkt018	IO 1 SO 2.OG	64.0	62.6						
IPkt019	IO 1 SO 3.OG	64.0	66.6						
IPkt020	IO 1 SO 4.OG	64.0	70.0						

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Mittlere Liste »		Punktberechnung			
Immissionsberechnung		Beurteilung nach 16. BImSchV (2021)			
IPkt001 »	IO 1 NW EG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"	
		x = 783897.22 m		y = 5410126.79 m	
		Tag (6h-22h)		z = 325.92 m	
		L r,i,A	L r,A		
		/dB	/dB		
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	58.7	58.7		
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	57.1	61.0		
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	43.5	61.0		
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	43.2	61.1		
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.1	61.1		
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	61.1		
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.6	61.1		
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.4	61.1		
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	26.1	61.2		
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.8	61.2		
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	24.7	61.2		
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.6	61.2		
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.5	61.2		
n=13	Summe		61.2		
n=13	Summe Zyklus 2 (*1)		61.4		

IPkt002 »	IO 1 NW 1.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"	
		x = 783897.22 m		y = 5410126.79 m	
		Tag (6h-22h)		z = 329.62 m	
		L r,i,A	L r,A		
		/dB	/dB		
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	63.8	63.8		
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	62.2	66.1		
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.5	66.5		
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	44.6	66.5		
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.9	66.5		
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.4	66.5		
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	66.5		
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	66.5		
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.7	66.5		
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.0	66.5		
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	26.7	66.5		
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.8	66.5		
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	22.3	66.5		
n=13	Summe		66.5		
n=13	Summe Zyklus 2 (*1)		66.7		

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt003 »	IO 1 NW 2.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783897.22 m		y = 5410126.79 m		z = 333.22 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.7	71.7				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	69.0	73.6				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	56.2	73.6				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	44.9	73.6				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.1	73.6				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.8	73.6				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.2	73.6				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	73.6				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.7	73.6				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	27.1	73.6				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.0	73.6				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.9	73.6				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	24.0	73.6				
n=13	Summe		73.6				

IPkt004 »	IO 1 NW 3.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783897.22 m		y = 5410126.79 m		z = 336.92 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	72.1	72.1				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.3	74.7				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	56.1	74.8				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	45.0	74.8				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.3	74.8				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.3	74.8				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.2	74.8				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.2	74.8				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.8	74.8				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	27.7	74.8				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.1	74.8				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	26.0	74.8				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.2	74.8				
n=13	Summe		74.8				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt005 »	IO 1 NW 4.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783897.22 m		y = 5410126.79 m		z = 341.22 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.2	71.2				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	70.8	74.0				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.8	74.1				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	45.0	74.1				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.4	74.1				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.1	74.1				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.2	74.1				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.2	74.1				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	28.2	74.1				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	74.1				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	27.6	74.1				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.2	74.1				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.2	74.1				
n=13	Summe		74.1				
n=13	Summe Zyklus 4 (*1)		74.2				

IPkt006 »	IO 1 NO EG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783945.67 m		y = 5410129.54 m		z = 325.96 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	56.1	56.1				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	55.6	58.9				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	43.5	59.0				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	43.2	59.1				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.3	59.1				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.2	59.1				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	29.1	59.1				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	27.6	59.1				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.2	59.1				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.2	59.1				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	25.7	59.2				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.1	59.2				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.0	59.2				
n=13	Summe		59.2				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt007 »	IO 1 NO 1.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783945.67 m		y = 5410129.54 m		z = 329.66 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	66.2	66.2				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	62.3	67.7				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.4	68.0				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	44.7	68.0				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	68.0				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.7	68.0				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	29.9	68.0				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	29.8	68.0				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	29.2	68.0				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.1	68.0				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	68.0				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.7	68.0				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	23.0	68.0				
n=13	Summe		68.0				

IPkt008 »	IO 1 NO 2.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783945.67 m		y = 5410129.54 m		z = 333.26 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.7	71.7				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.6	74.7				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.6	74.7				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	45.1	74.7				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.4	74.7				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	74.7				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	74.7				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.7	74.7				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	30.5	74.7				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.2	74.7				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.0	74.7				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	25.5	74.7				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.8	74.7				
n=13	Summe		74.7				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt009 »	IO 1 NO 3.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783945.67 m		y = 5410129.54 m		z = 336.96 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	72.0	72.0				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.3	74.7				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.8	74.8				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	45.1	74.8				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	74.8				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.7	74.8				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	74.8				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	74.8				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	31.5	74.8				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	29.1	74.8				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.3	74.8				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.1	74.8				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.7	74.8				
n=13	Summe		74.8				

IPkt010 »	IO 1 NO 4.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783945.67 m		y = 5410129.54 m		z = 341.26 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.3	71.3				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	70.8	74.0				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	56.0	74.1				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	44.7	74.1				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.0	74.1				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.6	74.1				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	74.1				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	74.1				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	32.4	74.1				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	31.7	74.1				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.4	74.1				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.2	74.1				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.8	74.1				
n=13	Summe		74.1				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt011 »	IO 1 SW EG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783898.54 m		y = 5410111.99 m		z = 325.80 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	57.8	57.8				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	56.4	60.2				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.3	60.4				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	42.9	60.5				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.2	60.5				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	60.5				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	30.5	60.5				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	30.3	60.5				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	28.7	60.5				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.6	60.5				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.5	60.5				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.1	60.5				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	18.9	60.5				
n=13	Summe		60.5				
n=13	Summe Zyklus 3 (*1)		61.0				

IPkt012 »	IO 1 SW 1.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783898.54 m		y = 5410111.99 m		z = 329.50 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	59.8	59.8				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	58.2	62.1				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	47.9	62.3				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.8	62.4				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.2	62.4				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	62.4				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	62.5				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	62.5				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	29.4	62.5				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.4	62.5				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.4	62.5				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.1	62.5				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	20.5	62.5				
n=13	Summe		62.5				
n=13	Summe Zyklus 3 (*1)		63.1				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt013 »	IO 1 SW 2.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783898.54 m		y = 5410111.99 m		z = 333.10 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	61.5	61.5				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	61.2	64.4				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	52.9	64.7				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.5	64.8				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.4	64.8				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.4	64.8				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	64.8				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	64.8				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	29.3	64.8				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.5	64.8				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	26.0	64.8				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.4	64.8				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	22.8	64.8				
n=13	Summe		64.8				
n=13	Summe Zyklus 3 (*1)		65.3				

IPkt014 »	IO 1 SW 3.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783898.54 m		y = 5410111.99 m		z = 336.80 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	64.3	64.3				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	63.0	66.7				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	54.5	66.9				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.3	67.0				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.5	67.0				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.3	67.0				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	67.0				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	67.0				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	29.5	67.0				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.6	67.0				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	26.8	67.0				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	25.3	67.0				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.3	67.0				
n=13	Summe		67.0				
n=13	Summe Zyklus 2 (*1)		67.5				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt015 »	IO 1 SW 4.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783898.54 m		y = 5410111.99 m		z = 341.10 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	68.8	68.8				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	64.2	70.1				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	54.3	70.2				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	46.9	70.2				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.6	70.3				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.3	70.3				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	70.3				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	70.3				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	30.4	70.3				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.7	70.3				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.0	70.3				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	26.2	70.3				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.3	70.3				
n=13	Summe		70.3				

IPkt016 »	IO 1 SO EG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.09 m		y = 5410114.78 m		z = 325.54 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	53.9	53.9				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	53.6	56.8				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.2	57.2				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	41.5	57.3				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.1	57.4				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.1	57.4				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.9	57.4				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.6	57.4				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	30.6	57.5				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.3	57.5				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	21.2	57.5				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	16.8	57.5				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	12.9	57.5				
n=13	Summe		57.5				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt017 »	IO 1 SO 1.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.09 m		y = 5410114.78 m		z = 329.24 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	56.1	56.1				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	55.5	58.8				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.8	59.1				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	47.5	59.4				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.2	59.4				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.1	59.5				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.1	59.5				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.0	59.5				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	31.2	59.5				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.8	59.5				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	22.5	59.5				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.2	59.5				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	15.7	59.5				
n=13	Summe		59.5				

IPkt018 »	IO 1 SO 2.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.09 m		y = 5410114.78 m		z = 332.84 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	59.8	59.8				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	57.8	61.9				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	53.3	62.5				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.6	62.6				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.0	62.6				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	62.6				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.1	62.6				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.1	62.6				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	32.3	62.6				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	26.0	62.6				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	25.4	62.6				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	25.0	62.6				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.0	62.6				
n=13	Summe		62.6				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt019 »	IO 1 SO 3.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.09 m		y = 5410114.78 m		z = 336.54 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	65.3	65.3				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	59.5	66.3				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	54.3	66.6				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.3	66.6				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.0	66.6				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.8	66.6				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	33.3	66.6				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.7	66.6				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.7	66.6				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	28.5	66.6				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.0	66.6				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.8	66.6				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.9	66.6				
n=13	Summe		66.6				

IPkt020 »	IO 1 SO 4.OG	Ohne Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.09 m		y = 5410114.78 m		z = 340.84 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	68.8	68.8				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	63.4	69.9				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	54.4	70.0				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	46.9	70.0				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.1	70.0				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.8	70.0				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	34.4	70.0				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	70.0				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	70.0				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	30.2	70.0				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.1	70.0				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	70.0				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.9	70.0				
n=13	Summe		70.0				

(*1): Bei Schall03-Elementen wird der normgerechte Pegel über ein Iterationsverfahren mit fortlaufender Halbierung der Teilstücke ermittelt.
Die Iteration endet, wenn der Unterschied weniger als 0.1 dB beträgt.
Das vorletzte Ergebnis ist maßgebend und wird hier als Summenpegel (Zyklus ...) dargestellt.
Die Zwischenergebnisse in dieser Liste stammen aber aus dem ersten Iterationsschritt: Zyklus 1.

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Kurze Liste		Punktberechnung							
Immissionsberechnung		Beurteilung nach 16. BImSchV (2021)							
Mit Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"							
		Tag (6h-22h)							
		IRW	L r,A						
		/dB	/dB						
IPkt021	IO 1 EG	64.0	58.6						
IPkt022	IO 2 EG	64.0	58.6						
IPkt023	IO 3 EG	64.0	54.7						
IPkt024	IO 4 EG	64.0	51.5						
IPkt025	IO 5 EG	64.0	52.0						
IPkt026	IO 6 1.OG	64.0	66.4						
IPkt027	IO 1 1.OG	64.0	64.5						
IPkt028	IO 2 1.OG	64.0	65.3						
IPkt029	IO 3 1.OG	64.0	58.5						
IPkt030	IO 4 1.OG	64.0	51.7						
IPkt031	IO 5 1.OG	64.0	52.1						
IPkt032	IO 1 2.OG	64.0	72.5						
IPkt033	IO 2 2.OG	64.0	73.1						
IPkt034	IO 3 2.OG	64.0	64.4						
IPkt035	IO 4 2.OG	64.0	51.7						
IPkt036	IO 5 2.OG	64.0	52.2						
IPkt037	IO 6 2.OG	64.0	73.7						
IPkt038	IO 1 3.OG	64.0	74.4						
IPkt039	IO 2 3.OG	64.0	74.5						
IPkt040	IO 3 3.OG	64.0	66.4						
IPkt041	IO 4 3.OG	64.0	51.6						
IPkt042	IO 5 3.OG	64.0	52.9						
IPkt043	IO 6 3.OG	64.0	74.8						
IPkt044	IO 1 4.OG	64.0	73.8						
IPkt045	IO 2 4.OG	64.0	74.0						
IPkt046	IO 3 4.OG	64.0	68.7						
IPkt047	IO 4 4.OG	64.0	52.4						
IPkt048	IO 5 4.OG	64.0	53.9						

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Mittlere Liste »		Punktberechnung			
Immissionsberechnung		Beurteilung nach 16. BImSchV (2021)			
IPkt021 »	IO 1 EG	Mit Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"	
		x = 783915.03 m		y = 5410126.07 m	
		Tag (6h-22h)		z = 325.89 m	
		L r,i,A	L r,A		
		/dB	/dB		
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	55.7	55.7		
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	55.1	58.4		
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	42.6	58.5		
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.5	58.5		
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.4	58.6		
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	26.2	58.6		
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	25.6	58.6		
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	25.3	58.6		
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.4	58.6		
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	23.3	58.6		
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.3	58.6		
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.3	58.6		
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	5.6	58.6		
n=13	Summe		58.6		

IPkt022 »	IO 2 EG	Mit Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"	
		x = 783939.47 m		y = 5410127.63 m	
		Tag (6h-22h)		z = 325.79 m	
		L r,i,A	L r,A		
		/dB	/dB		
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	55.7	55.7		
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	55.1	58.4		
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	42.6	58.5		
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.4	58.5		
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.2	58.6		
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	28.4	58.6		
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	26.2	58.6		
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	25.5	58.6		
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	24.9	58.6		
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.3	58.6		
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	16.6	58.6		
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	16.3	58.6		
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	7.1	58.6		
n=13	Summe		58.6		

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt023 »	IO 3 EG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.63 m	y = 5410121.20 m		z = 325.87 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	51.4	51.4			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	51.1	54.2			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	42.1	54.5			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	39.6	54.6			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	31.4	54.7			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	31.0	54.7			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.6	54.7			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.5	54.7			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	24.9	54.7			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	18.6	54.7			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	17.3	54.7			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	16.4	54.7			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	9.8	54.7			
n=13	Summe		54.7			

IPkt024 »	IO 4 EG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783929.17 m	y = 5410113.07 m		z = 325.59 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.3	47.3			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.2	49.8			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	45.5	51.2			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.7	51.3			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.6	51.4			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	30.2	51.4			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	29.3	51.5			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	20.7	51.5			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	15.3	51.5			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	13.7	51.5			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	13.6	51.5			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	7.5	51.5			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	7.1	51.5			
n=13	Summe		51.5			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt025 »	IO 5 EG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783906.57 m	y = 5410108.60 m		z = 325.60 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	48.4	48.4			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.2	50.4			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	45.5	51.7			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.0	51.8			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.0	51.9			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	30.3	51.9			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	30.1	51.9			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.0	51.9			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	20.3	51.9			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	12.9	51.9			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	12.9	52.0			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	7.6	52.0			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	6.7	52.0			
n=13	Summe		52.0			

IPkt027 »	IO 1 1.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783915.03 m	y = 5410126.07 m		z = 329.59 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	62.1	62.1			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	59.7	64.1			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	54.0	64.5			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	64.5			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	64.5			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.8	64.5			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.3	64.5			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	26.4	64.5			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	21.5	64.5			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.2	64.5			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.2	64.5			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	15.4	64.5			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	6.9	64.5			
n=13	Summe		64.5			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt028 »	IO 2 1.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783939.47 m	y = 5410127.63 m		z = 329.49 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	63.0	63.0			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	60.3	64.8			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	54.9	65.3			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	65.3			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.8	65.3			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.0	65.3			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.8	65.3			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	27.0	65.3			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	24.1	65.3			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	16.8	65.3			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	16.5	65.3			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	16.4	65.3			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	9.3	65.3			
n=13	Summe		65.3			

IPkt029 »	IO 3 1.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.63 m	y = 5410121.20 m		z = 329.57 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	55.7	55.7			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	53.7	57.8			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	48.5	58.3			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	43.6	58.5			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.5	58.5			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	31.7	58.5			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.0	58.5			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.7	58.5			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.5	58.5			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	21.5	58.5			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	19.3	58.5			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	17.7	58.5			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	16.3	58.5			
n=13	Summe		58.5			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt030 »	IO 4 1.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783929.17 m	y = 5410113.07 m		z = 329.29 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.8	47.8			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.2	50.1			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	45.5	51.4			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.7	51.5			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.7	51.6			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	30.3	51.6			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	29.9	51.7			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	21.2	51.7			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	15.7	51.7			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	13.7	51.7			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	13.7	51.7			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	9.4	51.7			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	8.6	51.7			
n=13	Summe		51.7			

IPkt031 »	IO 5 1.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783906.57 m	y = 5410108.60 m		z = 329.30 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	48.6	48.6			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.3	50.6			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	45.7	51.8			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.1	51.9			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.0	52.1			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	30.7	52.1			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	30.6	52.1			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.8	52.1			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	20.9	52.1			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	14.5	52.1			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	14.1	52.1			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	8.9	52.1			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	8.0	52.1			
n=13	Summe		52.1			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt026 »	IO 6 1.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783900.27 m	y = 5410127.07 m		z = 329.59 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	64.0	64.0			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	61.9	66.1			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	54.8	66.4			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	66.4			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	66.4			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.7	66.4			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.0	66.4			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	26.8	66.4			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.0	66.4			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	20.2	66.4			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.3	66.4			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.3	66.4			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	16.7	66.4			
n=13	Summe		66.4			

IPkt032 »	IO 1 2.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783915.03 m	y = 5410126.07 m		z = 333.19 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.2	71.2			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	66.0	72.4			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.9	72.5			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	72.5			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	72.5			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	72.5			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.4	72.5			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	27.3	72.5			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.0	72.5			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.0	72.5			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	16.7	72.5			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	11.5	72.5			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	7.3	72.5			
n=13	Summe		72.5			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt033 »	IO 2 2.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783939.47 m	y = 5410127.63 m		z = 333.09 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.4	71.4			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	67.9	73.0			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.8	73.1			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	73.1			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	73.1			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	28.4	73.1			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.1	73.1			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.8	73.1			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	24.5	73.1			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	23.0	73.1			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	22.4	73.1			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	18.4	73.1			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	9.4	73.1			
n=13	Summe		73.1			

IPkt034 »	IO 3 2.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783946.63 m	y = 5410121.20 m		z = 333.17 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	63.0	63.0			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	57.6	64.1			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	51.8	64.3			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	43.7	64.4			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.9	64.4			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.3	64.4			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.6	64.4			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.7	64.4			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	26.7	64.4			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	26.6	64.4			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	25.5	64.4			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	23.6	64.4			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	16.3	64.4			
n=13	Summe		64.4			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt035 »	IO 4 2.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783929.17 m	y = 5410113.07 m		z = 332.89 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.7	47.7			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.1	50.0			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	45.5	51.3			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.8	51.5			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.7	51.6			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	30.8	51.6			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	30.7	51.6			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	21.8	51.7			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	17.9	51.7			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	14.1	51.7			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	14.1	51.7			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	10.0	51.7			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	8.8	51.7			
n=13	Summe		51.7			

IPkt036 »	IO 5 2.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783906.57 m	y = 5410108.60 m		z = 332.90 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	48.4	48.4			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.7	50.6			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.1	52.0			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.6	52.1			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.5	52.2			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	32.0	52.2			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	31.1	52.2			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.2	52.2			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	21.8	52.2			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	18.4	52.2			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.9	52.2			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	9.8	52.2			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	8.2	52.2			
n=13	Summe		52.2			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt037 »	IO 6 2.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783900.27 m	y = 5410127.07 m		z = 333.19 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.6	71.6			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	69.4	73.7			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.3	73.7			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	73.7			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	73.7			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.8	73.7			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	27.3	73.7			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.1	73.7			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	22.5	73.7			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.4	73.7			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	18.7	73.7			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.3	73.7			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	17.3	73.7			
n=13	Summe		73.7			

IPkt038 »	IO 1 3.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783915.03 m	y = 5410126.07 m		z = 336.89 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.7	71.7			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.0	74.4			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.9	74.4			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	74.4			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	74.4			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	28.3	74.4			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.0	74.4			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.4	74.4			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	19.9	74.4			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	19.8	74.4			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	19.0	74.4			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	15.1	74.4			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	8.4	74.4			
n=13	Summe		74.4			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt039 »	IO 2 3.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783939.47 m	y = 5410127.63 m		z = 336.79 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.8	71.8			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.1	74.5			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.7	74.5			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.3	74.5			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.0	74.5			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	74.5			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.9	74.5			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	29.9	74.5			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	28.5	74.5			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.2	74.5			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	74.5			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	23.6	74.5			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	12.4	74.5			
n=13	Summe		74.5			

IPkt040 »	IO 3 3.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783943.74 m	y = 5410120.98 m		z = 336.71 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	65.4	65.4			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	61.4	66.9			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	50.8	67.0			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	42.2	67.0			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	67.0			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.8	67.0			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	29.1	67.0			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.1	67.0			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	67.0			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	27.6	67.0			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	14.3	67.0			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	14.3	67.0			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	3.8	67.0			
n=13	Summe		67.0			
n=13	Summe Zyklus 3 (*1)		66.4			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt041 »	IO 4 3.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783929.17 m	y = 5410113.07 m		z = 336.59 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.4	47.4			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	46.2	49.9			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	45.6	51.2			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	51.4			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.7	51.5			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	31.9	51.5			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	30.9	51.6			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	22.5	51.6			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	22.3	51.6			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	15.9	51.6			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	13.3	51.6			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	13.3	51.6			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	11.1	51.6			
n=13	Summe		51.6			

IPkt042 »	IO 5 3.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783906.57 m	y = 5410108.60 m		z = 336.60 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	48.1	48.1			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	48.0	51.1			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	47.5	52.7			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.6	52.8			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.5	52.8			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	33.2	52.9			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	31.2	52.9			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	24.3	52.9			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	24.2	52.9			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	23.7	52.9			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.3	52.9			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	12.9	52.9			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	9.4	52.9			
n=13	Summe		52.9			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt043 »	IO 6 3.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783900.27 m	y = 5410127.07 m		z = 336.89 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	72.1	72.1			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.4	74.7			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	56.2	74.8			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.2	74.8			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	74.8			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	27.9	74.8			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	74.8			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.1	74.8			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	25.2	74.8			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	24.8	74.8			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.1	74.8			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	19.9	74.8			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	19.8	74.8			
n=13	Summe		74.8			

IPkt044 »	IO 1 4.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783915.03 m	y = 5410126.07 m		z = 341.19 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	71.0	71.0			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	70.5	73.8			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.8	73.8			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	73.8			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.1	73.8			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	32.0	73.8			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	30.1	73.8			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	28.7	73.8			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.0	73.8			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.5	73.8			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	25.9	73.8			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	23.8	73.8			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	21.9	73.8			
n=13	Summe		73.8			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt045 »	IO 2 4.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783936.80 m	y = 5410127.45 m		z = 341.05 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	70.5	70.5			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	70.4	73.5			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	55.8	73.6			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.9	73.6			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	34.8	73.6			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	73.6			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	33.0	73.6			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	30.8	73.6			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	30.8	73.6			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.2	73.6			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.0	73.6			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	25.8	73.6			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	21.9	73.6			
n=13	Summe		73.6			
n=13	Summe Zyklus 2 (*1)		74.0			

IPkt046 »	IO 3 4.OG	Mit Gebäude	Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783940.95 m	y = 5410120.95 m		z = 340.93 m	
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	65.6	65.6			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	65.1	68.4			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	50.3	68.5			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	42.0	68.5			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	36.0	68.5			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.7	68.5			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	31.8	68.5			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	29.3	68.5			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	28.2	68.5			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	27.9	68.5			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	21.2	68.5			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	21.2	68.5			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	10.4	68.5			
n=13	Summe		68.5			
n=13	Summe Zyklus 7 (*1)		68.7			

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

IPkt047 »	IO 4 4.OG	Mit Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"			
		x = 783929.17 m		y = 5410113.07 m		z = 340.89 m	
		Tag (6h-22h)					
		L r,i,A	L r,A				
		/dB	/dB				
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	47.4	47.4				
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	47.3	50.4				
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	47.1	52.0				
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.9	52.1				
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	35.6	52.2				
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	33.1	52.3				
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	32.8	52.3				
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	26.1	52.3				
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	24.2	52.4				
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	24.1	52.4				
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.1	52.4				
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	20.6	52.4				
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	17.1	52.4				
n=13	Summe		52.4				

IPkt048 »	IO 5 4.OG	Mit Gebäude		Einstellung: Kopie von "Referenzeinstellung"		
		x = 783913.20 m		y = 5410116.03 m		z = 341.07 m
		Tag (6h-22h)				
		L r,i,A	L r,A			
		/dB	/dB			
S03Z007 »	Strecke 5830 Passau - Ober	50.9	50.9			
S03Z006 »	Strecke 5830 Passau - Ober	50.2	53.6			
SR19002 »	Bahnhofstraße (West)	38.0	53.7			
S03Z009 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	35.9	53.8			
S03Z004 »	Strecke 5830 Passau - Ober	31.9	53.8			
S03Z005 »	Strecke 5830 Passau - Ober	31.9	53.8			
S03Z002 »	Strecke 5830 Passau - Ober	24.7	53.8			
S03Z003 »	Strecke 5830 Passau - Ober	23.8	53.8			
S03Z008 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	23.2	53.9			
SR19001 »	Bahnhofstraße (Ost)	18.8	53.9			
PRKL001 »	Pendlerparkplatz	16.7	53.9			
S03Z001 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	16.2	53.9			
S03Z010 »	Strecke 5634 Landshut - Ba	14.1	53.9			
n=13	Summe		53.9			
n=13	Summe Zyklus 3 (*1)		53.9			

(*1): Bei Schall03-Elementen wird der normgerechte Pegel über ein Iterationsverfahren mit fortlaufender Halbierung der Teilstücke ermittelt.
Die Iteration endet, wenn der Unterschied weniger als 0.1 dB beträgt.
Das vorletzte Ergebnis ist maßgebend und wird hier als Summenpegel (Zyklus ...) dargestellt.
Die Zwischenergebnisse in dieser Liste stammen aber aus dem ersten Iterationsschritt: Zyklus 1.

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Projekt | Eigenschaften

Projektvorlage:	M:\IMMI_Daten\2026\S2601002\BEBAUUNGSPLAN VERWALTUNGSG		
Prognosetyp:	Lärm		
Prognoseart:	Lärm (nationale Normen)		
Beurteilung nach:	16. BImSchV (2021)		

Projekt-Notizen

Arbeitsbereich

Koordinatensystem:	UTM (Streifenbreite 6°), nördliche Hemisphäre			
Koordinatendatum:	WGS84 (Weltweit GPS), geozentrisch			
Meridianstreifen:	32			
	von ...	bis ...	Ausdehnung	Fläche
x /m	781990.00	785370.00	3380.00	6.83 km²
y /m	5408990.00	5411010.00	2020.00	
z /m	-30.00	340.00	370.00	
Geländehöhen in den Eckpunkten				
xmin / ymax (z4)	326.05	xmax / ymax (z3)	322.84	
xmin / ymin (z1)	323.83	xmax / ymin (z2)	318.35	

Zuordnung von Elementgruppen zu den Varianten

Elementgruppen	Variante 0	Ohne Gebäude	Mit Gebäude		
Gruppe 0	+	+	+		
GEBAEUDE_UMRING	+	+	+		
BAUWERKE_UMRING	+	+	+		
BAUTEIL	+	+	+		
GRENZPUNKT_GENAU	+	+	+		
GRENZPUNKT_SONSTIGER	+	+	+		
BESONDERERGEBAEUDEPUNKT_GENAU	+	+	+		
BESONDERERGEBAEUDEPUNKT_SONSTIGER	+	+	+		
SONSTIGERVERMESSUNGSPUNKT	+	+	+		
KATASTERFESTPUNKT	+	+	+		
FLURSTUECK	+	+	+		
GRENZEGEMEINDE	+	+	+		
GRENZEVERWALTUNGSGEMEINSCHAFT	+	+	+		
KATASTERBEZIRK	+	+	+		
FLURSTUECKSNUMMER	+	+	+		
HAUSNUMMER	+	+	+		
LAGEBEZEICHNUNG	+	+	+		
FLURSTUECKSPFEIL	+	+	+		
Immissionsorte	+	+			
Immissionsorte Plangebäude	+		+		
Planfläche	+				
Plangebäude	+		+		

Verfügbare Raster

Name	x min /m	x max /m	y min /m	y max /m	dx /m	dy /m	nx	ny	Bezug	Höhe /m	Bereich
Raster 0	781990.00	785370.00	5408990.00	5411010.00	20.00	20.00	170	102	relativ	4.00	Arbeitsbereich
EG	783686.00	784174.00	5409994.00	5410264.00	2.00	2.00	245	136	relativ	3.50	Rechteck
1.OG	783686.00	784174.00	5409994.00	5410264.00	2.00	2.00	245	136	relativ	7.20	Rechteck
2.OG	783686.00	784174.00	5409994.00	5410264.00	2.00	2.00	245	136	relativ	10.80	Rechteck
3.OG	783686.00	784174.00	5409994.00	5410264.00	2.00	2.00	245	136	relativ	14.50	Rechteck
4.OG	783686.00	784174.00	5409994.00	5410264.00	2.00	2.00	245	136	relativ	18.80	Rechteck

Berechnungseinstellung

Rechenmodell		Kopie von "Referenzeinstellung"	
		Punktberechnung	Rasterberechnung
Gleitende Anpassung des Erhebungsgebietes an die Lage des IPKT			
L /m			
Gelände-Triangulations-Kanten sind Hindernisse	Ja	Ja	
negativer Umweg bei Gelände-Triangulations-Kanten berücksichtigen	Ja	Ja	
Verbesserte Interpolation in den Randbereichen	Ja	Ja	
Freifeld vor Reflexionsflächen /m			
für Quellen	1.0	1.0	
für Immissionspunkte	1.0	1.0	
Haus: weißer Rand bei Raster	Nein	Nein	
Zwischenausgaben	Keine	Keine	
Art der Einstellung	Referenzeinstellung	Referenzeinstellung	
Reichweite von Quellen begrenzen:			
* Suchradius /m (Abstand Quelle-IP) begrenzen:	Nein	Nein	
* Mindest-Pegelabstand /dB:	Nein	Nein	

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Berechnungseinstellung	Kopie von "Referenzeinstellung"		
Rechenmodell	Punktberechnung	Rasterberechnung	
Projektion von Linienquellen	Ja	Ja	
Projektion von Flächenquellen	Ja	Ja	
Beschränkung der Projektion	Nein	Nein	
* Radius /m um Quelle herum:			
* Radius /m um IP herum:			
Mindestlänge für Teilstücke /m	1.0	1.0	
Variable Min.-Länge für Teilstücke:			
* in Prozent des Abstandes IP-Quelle	Nein	Nein	
Zus. Faktor für Abstandskriterium	1.0	1.0	
Einfügungsdämpfung abweichend von Regelwerk:	Nein	Nein	
* Einfügungsdämpfung begrenzen:			
* Grenzwert /dB für Einfachbeugung:			
* Grenzwert /dB für Mehrfachbeugung:			
Berechnung der Abschirmung bei VDI 2720, ISO9613			
* Seitlicher Umweg	Ja	Ja	
* Seitlicher Umweg bei Spiegelquellen	Nein	Nein	
Reflexion			
Reflexion (max. Ordnung)	1	1	
Suchradius /m (Abstand Quelle-IP) begrenzen:	Nein	Nein	
* Suchradius /m			
Reichweite von Refl.Flächen begrenzen:			
* Radius um Quelle oder IP /m:	Nein	Nein	
* Mindest-Pegelabstand /dB:	Nein	Nein	
Spiegelquellen durch Projektion	Ja	Ja	
Keine Refl. bei vollständiger Abschirmung	Ja	Ja	
Strahlen als Hilfslinien sichern	Nein	Nein	
Teilstück-Kontrolle			
Teilstück-Kontrolle nach Schall 03:	Ja	Ja	
Teilstück-Kontrolle auch für andere Regelwerke:	Nein	Nein	
Beschleunigte Iteration (Näherung):	Nein	Nein	
Geforderte Genauigkeit /dB:	0.1	0.1	
Zwischenergebnisse anzeigen:	Nein	Nein	

Globale Parameter	Kopie von "Referenzeinstellung"			
Voreinstellung von G außerhalb von DBOD-Elementen			0.00	
Temperatur /°			10	
relative Feuchte /%			70	
Wohnfläche pro Einw. /m² (=0.8*Brutto)			40.00	
Mittlere Stockwerkshöhe in m			2.80	
Pauschale Meteorologie (Directive 2002/49/EC):	Tag	Abend	Nacht	
Pauschale Meteorologie (Directive 2002/49/EC):	2.00	1.00	0.00	

Parameter der Bibliothek: RLS-19	Kopie von "Referenzeinstellung"			
Berücksichtigt Bewuchs-Elemente			Nein	
Berücksichtigt Bebauungs-Elemente			Nein	
Berücksichtigt Boden-Elemente			Nein	

Parameter der Bibliothek: P-Lärmstudie	Kopie von "Referenzeinstellung"			
Parkplatzlärmstudie			Parkplatzlärmstudie 2007	
Ausbreitungsberechnung nach			ISO 9613-2	

Parameter der Bibliothek: Schall 03	Kopie von "Referenzeinstellung"			
Eingabe von Zugzahlen			pro Stunde	
Berücksichtigt Bewuchs-Elemente			Nein	
Berücksichtigt Bebauungs-Elemente			Nein	
Berücksichtigt Boden-Elemente			Ja	
Schienenbonus für Züge			Nein	
Schienenbonus für Straßenbahnen			Nein	

Beurteilungszeiträume				
T1	Tag (6h-22h)			
T2	Nacht (22h-6h)			

Immissionspunkt (48)							Variante 0
	Bezeichnung	Gruppe	Richtwerte /dB(A)	Nutzung	T1	T2	

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Immissionspunkt (48)							Variante 0
			Geometrie: x /m	y /m	z(abs) /m		z(rel) /m
IPkt001	IO 1 NW EG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783897.22	5410126.79	325.92		3.50
IPkt002	IO 1 NW 1.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783897.22	5410126.79	329.62		7.20
IPkt003	IO 1 NW 2.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783897.22	5410126.79	333.22		10.80
IPkt004	IO 1 NW 3.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783897.22	5410126.79	336.92		14.50
IPkt005	IO 1 NW 4.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783897.22	5410126.79	341.22		18.80
IPkt006	IO 1 NO EG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783945.67	5410129.54	325.96		3.50
IPkt007	IO 1 NO 1.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783945.67	5410129.54	329.66		7.20
IPkt008	IO 1 NO 2.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783945.67	5410129.54	333.26		10.80
IPkt009	IO 1 NO 3.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783945.67	5410129.54	336.96		14.50
IPkt010	IO 1 NO 4.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783945.67	5410129.54	341.26		18.80
IPkt011	IO 1 SW EG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783898.54	5410111.99	325.80		3.50
IPkt012	IO 1 SW 1.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783898.54	5410111.99	329.50		7.20
IPkt013	IO 1 SW 2.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783898.54	5410111.99	333.10		10.80
IPkt014	IO 1 SW 3.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783898.54	5410111.99	336.80		14.50
IPkt015	IO 1 SW 4.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783898.54	5410111.99	341.10		18.80
IPkt016	IO 1 SO EG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783946.09	5410114.78	325.54		3.50
IPkt017	IO 1 SO 1.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783946.09	5410114.78	329.24		7.20
IPkt018	IO 1 SO 2.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783946.09	5410114.78	332.84		10.80
IPkt019	IO 1 SO 3.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783946.09	5410114.78	336.54		14.50
IPkt020	IO 1 SO 4.OG	Immissionsorte	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783946.09	5410114.78	340.84		18.80
IPkt021	IO 1 EG	Immissionsorte Plangebäude	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783915.03	5410126.07	325.89		3.50
IPkt022	IO 2 EG	Immissionsorte Plangebäude	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	
	Geometrie	Nr	x/m	y/m	z(abs) /m		! z(rel) /m
			Geometrie: 783939.47	5410127.63	325.79		3.50
IPkt023	IO 3 EG	Immissionsorte Plangebäude	Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00	

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Immissionspunkt (48)							Variante 0
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783946.63	5410121.20	325.87	3.50
IPkt024	IO 4 EG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783929.17	5410113.07	325.59	3.50
IPkt025	IO 5 EG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783906.57	5410108.60	325.60	3.50
IPkt027	IO 1 1.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783915.03	5410126.07	329.59	7.20
IPkt028	IO 2 1.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783939.47	5410127.63	329.49	7.20
IPkt029	IO 3 1.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783946.63	5410121.20	329.57	7.20
IPkt030	IO 4 1.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783929.17	5410113.07	329.29	7.20
IPkt031	IO 5 1.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783906.57	5410108.60	329.30	7.20
IPkt026	IO 6 1.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783900.27	5410127.07	329.59	7.20
IPkt032	IO 1 2.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783915.03	5410126.07	333.19	10.80
IPkt033	IO 2 2.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783939.47	5410127.63	333.09	10.80
IPkt034	IO 3 2.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783946.63	5410121.20	333.17	10.80
IPkt035	IO 4 2.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783929.17	5410113.07	332.89	10.80
IPkt036	IO 5 2.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783906.57	5410108.60	332.90	10.80
IPkt037	IO 6 2.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783900.27	5410127.07	333.19	10.80
IPkt038	IO 1 3.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783915.03	5410126.07	336.89	14.50
IPkt039	IO 2 3.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783939.47	5410127.63	336.79	14.50
IPkt040	IO 3 3.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783943.74	5410120.98	336.71	14.50
IPkt041	IO 4 3.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783929.17	5410113.07	336.59	14.50
IPkt042	IO 5 3.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783906.57	5410108.60	336.60	14.50
IPkt043	IO 6 3.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783900.27	5410127.07	336.89	14.50
IPkt044	IO 1 4.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783915.03	5410126.07	341.19	18.80
IPkt045	IO 2 4.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783936.80	5410127.45	341.05	18.80
IPkt046	IO 3 4.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Immissionspunkt (48)							Variante 0
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783940.95	5410120.95	340.93	18.80
IPkt047	IO 4 4.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783929.17	5410113.07	340.89	18.80
IPkt048	IO 5 4.OG	Immissionsorte Plangebäude		Richtwerte /dB(A)	Kern/Dorf/Misch	64.00	54.00
	Geometrie		Nr	x/m	y/m	z(abs) /m	! z(rel) /m
		Geometrie:		783913.20	5410116.03	341.07	18.80

Wandelement (1)					Variante 0
WAND001	Lärmschutzwand Bahn	Gruppe 0	Reflexion / Eingabeart		Wandtyp
			Absorptionsverlust (dB) links/rechts:	4.00	4.00
			Länge /m		450.37

Gebäude (15)						Variante 0
HAUS001	BE5	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	6.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS002	BD3	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	6.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS003	BB9	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	9.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS004	BC9	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	6.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS005	BBB	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	9.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS006	BE1	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	6.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS007	BCD	Planfläche	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	3.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS008	BDD	Planfläche	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	9.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS009	BD9	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	3.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS010	C21	BAUWERKE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	2.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS011	BD5	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	2.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS012	BBD	GEBAEUDE_UMRING	Reflexion / Eingabeart		Absorptionsverlust (dB)	
			Absorptionsverlust (dB)	1.00		
			Konstante rel. Höhe /m	12.00		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS013	Plangebäude	Plangebäude	Reflexion		--- Keine Reflexion	
			Konstante rel. Höhe /m	11.85		
			Gebäudenutzung			unbewohnt
HAUS014	Plangebäude 3 OG	Plangebäude	Reflexion		--- Keine Reflexion	
			Konstante rel. Höhe /m	15.49		
			Gebäudenutzung			unbewohnt

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Gebäude (15)				Variante 0
HAUS015	Plangebäude 4 OG	Plangebäude	Reflexion	--- Keine Reflexion
			Konstante rel. Höhe /m	19.56
			Gebäudenutzung	unbewohnt

Straße /RLS-19 (2)										Variante 0
SR19001	Bezeichnung	Bahnhofstraße (Ost)			Wirkradius /m		99999.00			
	Gruppe	Gruppe 0			Emi.Variante	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	10				dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	316.94			Tag	65.62	-	-	90.63	65.62
	Länge /m (2D)	316.93			Nacht	57.36	-	-	82.37	57.36
	Fläche /m²	---			Steigung max. % (aus z-Koord.)		-1.23			
					Fahrtrichtung		2 Richt. /Rechtsverkehr			
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m		1.38			
					DTV in Kfz/Tag		338.00			
					Verkehr		Gemeindestraße			
					DRefl (pauschal) /dB		0.00			
					d/m(Emissionslinie)		1.38			
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Krad /%				
	Tag	Tag	19.44	18.00	0.00	0.00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Krad /dB				
			-2.70	-1.90	-1.90	0.00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Krad /dB				
			0.00	0.00	0.00	0.00				
			v PKW /km/h	v LKW (1) /km/h	v LKW (2) /km/h	v Krad /km/h				
		Tag	50.00	50.00	50.00	50.00				
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Krad /%				
	Nacht	Nacht	3.38	3.00	4.00	0.00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Krad /dB				
			-2.70	-1.90	-1.90	0.00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Krad /dB				
			0.00	0.00	0.00	0.00				
			v PKW /km/h	v LKW (1) /km/h	v LKW (2) /km/h	v Krad /km/h				
		Nacht	50.00	50.00	50.00	50.00				
	Beurteilungsvorschrift	Spitzenpegel	Impuls-Zuschlag	Ton-Zuschlag	Info.-Zuschlag	Extra-Zuschlag				
	16. BImSchV (2021)	-	0.0	0.0	0.0	0.0				
	Beurteilungszeitraum / Zeitzone	Dauer /h	Emi.-Var	Lw' /dB(A)	n-mal	Einwirkzeit /h	dLi /dB	Lw'r /dB(A)		
	Tag (6h-22h)	16.00	Tag	65.6	1.00	16.00000	0.00	65.6		
	Nacht (22h-6h)	8.00	Nacht	57.4	1.00	8.00000	0.00	57.4		
	Straßenoberfläche	Asphaltbetone <= AC 11								

SR19002	Bezeichnung	Bahnhofstraße (West)			Wirkradius /m		99999.00			
	Gruppe	Gruppe 0			Emi.Variante	Emission	Dämmung	Zuschlag	Lw	Lw'
	Knotenzahl	8				dB(A)	dB	dB	dB(A)	dB(A)
	Länge /m	309.58			Tag	65.62	-	-	90.53	65.62
	Länge /m (2D)	309.57			Nacht	57.36	-	-	82.27	57.36
	Fläche /m²	---			Steigung max. % (aus z-Koord.)		-1.85			
					Fahrtrichtung		2 Richt. /Rechtsverkehr			
					Abst. Fahrb.mitte/Straßenmitte /m		1.38			
					DTV in Kfz/Tag		338.00			
					Verkehr		Gemeindestraße			
					DRefl (pauschal) /dB		0.00			
					d/m(Emissionslinie)		1.38			
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Krad /%				
	Tag	Tag	19.44	18.00	0.00	0.00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Krad /dB				
			-2.70	-1.90	-1.90	0.00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Krad /dB				
			0.00	0.00	0.00	0.00				
			v PKW /km/h	v LKW (1) /km/h	v LKW (2) /km/h	v Krad /km/h				
		Tag	50.00	50.00	50.00	50.00				
	Emiss.-Variante	Zeitraum	M PKW /Kfz/h	p1 /%	p2 /%	p Krad /%				
	Nacht	Nacht	3.38	3.00	4.00	0.00				
			DSD PKW /dB	DSD LKW (1) /dB	DSD LKW (2) /dB	DSD Krad /dB				
			-2.70	-1.90	-1.90	0.00				
			DLN PKW /dB	DLN LKW (1) /dB	DLN LKW (2) /dB	DLN Krad /dB				
			0.00	0.00	0.00	0.00				
			v PKW /km/h	v LKW (1) /km/h	v LKW (2) /km/h	v Krad /km/h				
		Nacht	50.00	50.00	50.00	50.00				

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Straße /RLS-19 (2)								Variante 0
	Beurteilungsvorschrift	Spitzenpegel		Impuls-Zuschlag	Ton-Zuschlag	Info.-Zuschlag		Extra-Zuschlag
	16. BImSchV (2021)	-		0.0	0.0	0.0	-	0.0
	Beurteilungszeitraum / Zeitzone	Dauer /h	Emi.-Var	Lw' /dB(A)	n-mal	Einwirkzeit /h	dLi /dB	Lw'r /dB(A)
	Tag (6h-22h)	16.00	Tag	65.6	1.00	16.00000	0.00	65.6
	Nacht (22h-6h)	8.00	Nacht	57.4	1.00	8.00000	0.00	57.4
	Straßenoberfläche	Asphaltbetone <= AC 11						

Parkplatzlärmstudie (1)								Variante 0
PRKL001	Bezeichnung	Pendlerparkplatz			Wirkradius /m	99999.00		
	Gruppe	Gruppe 0			Lw (Tag) /dB(A)	87.20		
	Knotenzahl	40			Lw (Nacht) /dB(A)	80.21		
	Länge /m	582.65			Lw' (Tag) /dB(A)	52.92		
	Länge /m (2D)	582.59			Lw' (Nacht) /dB(A)	45.93		
	Fläche /m²	2677.50			Konstante Höhe /m	0.00		
					Berechnung	Parkplatz (PLS 2007 ISO 9613-2)		
					Parkplatz	P+R - Parkplatz		
					Modus	Normalfall (zusammengefasst)		
					Kpa /dB	0.00		
					Ki /dB	4.00		
					Oberfläche	Asphaltierte Fahrgassen		
					B	110.00		
					f	1.00		
					N (Tag)	0.30		
					N (Nacht)	0.06		
	Beurteilungsvorschrift	Spitzenpegel		Impuls-Zuschlag	Ton-Zuschlag	Info.-Zuschlag		Extra-Zuschlag
	16. BImSchV (2021)	-		0.0	0.0	0.0	-	0.0
	Beurteilungszeitraum / Zeitzone	Dauer /h	Emi.-Var	Lw' /dB(A)	n-mal	Einwirkzeit /h	dLi /dB	Lw"r /dB(A)
	Tag (6h-22h)	16.00	Tag	52.9	1.00	16.00000	0.00	52.9
	Nacht (22h-6h)	8.00	Nacht	45.9	1.00	8.00000	0.00	45.9

Schiene /Schall03 (10)								Variante 0
S03Z008	Bezeichnung	Strecke 5634 Landshut - Bayr. Eisenstei			Wirkradius /m	99999.00		
	Gruppe	Gruppe 0			Lw (Tag) /dB(A)	109.77		
	Knotenzahl	17			Lw (Nacht) /dB(A)	109.61		
	Länge /m	1022.29			Lw' (Tag) /dB(A)	79.67		
	Länge /m (2D)	1022.26			Lw' (Nacht) /dB(A)	79.52		
	Fläche /m²	---						
S03Z009	Bezeichnung	Strecke 5634 Landshut - Bayr. Eisenstei			Wirkradius /m	99999.00		
	Gruppe	Gruppe 0			Lw (Tag) /dB(A)	107.74		
	Knotenzahl	42			Lw (Nacht) /dB(A)	109.01		
	Länge /m	1431.95			Lw' (Tag) /dB(A)	76.18		
	Länge /m (2D)	1431.94			Lw' (Nacht) /dB(A)	77.45		
	Fläche /m²	---						
S03Z010	Bezeichnung	Strecke 5634 Landshut - Bayr. Eisenstei			Wirkradius /m	99999.00		
	Gruppe	Gruppe 0			Lw (Tag) /dB(A)	101.75		
	Knotenzahl	13			Lw (Nacht) /dB(A)	103.09		
	Länge /m	315.75			Lw' (Tag) /dB(A)	76.75		
	Länge /m (2D)	313.82			Lw' (Nacht) /dB(A)	78.09		
	Fläche /m²	---						
S03Z001	Bezeichnung	Strecke 5634 Landshut - Bayr. Eisenstei			Wirkradius /m	99999.00		
	Gruppe	Gruppe 0			Lw (Tag) /dB(A)	106.74		
	Knotenzahl	14			Lw (Nacht) /dB(A)	108.16		
	Länge /m	767.71			Lw' (Tag) /dB(A)	77.89		
	Länge /m (2D)	767.71			Lw' (Nacht) /dB(A)	79.31		
	Fläche /m²	---						
S03Z004	Bezeichnung	Strecke 5830 Passau - Obertraubling			Wirkradius /m	99999.00		
	Gruppe	Gruppe 0			Lw (Tag) /dB(A)	117.95		
	Knotenzahl	9			Lw (Nacht) /dB(A)	118.68		
	Länge /m	657.90			Lw' (Tag) /dB(A)	89.77		
	Länge /m (2D)	657.90			Lw' (Nacht) /dB(A)	90.50		
	Fläche /m²	---						
S03Z007	Bezeichnung	Strecke 5830 Passau - Obertraubling			Wirkradius /m	99999.00		
	Gruppe	Gruppe 0			Lw (Tag) /dB(A)	122.96		
	Knotenzahl	96			Lw (Nacht) /dB(A)	124.03		
	Länge /m	2395.10			Lw' (Tag) /dB(A)	89.17		
	Länge /m (2D)	2393.26			Lw' (Nacht) /dB(A)	90.24		
	Fläche /m²	---						

Firma	GEOPLAN GmbH		
Bearbeiter	Sebastian Semmelbauer		
Projekt	S2601002		

Schiene /Schall03 (10)					Variante 0
S03Z002	Bezeichnung	Strecke 5830 Passau - Obertraubling	Wirkradius /m		99999.00
	Gruppe	Gruppe 0	Lw (Tag) /dB(A)		114.80
	Knotenzahl	6	Lw (Nacht) /dB(A)		115.53
	Länge /m	318.46	Lw' (Tag) /dB(A)		89.77
	Länge /m (2D)	318.26	Lw' (Nacht) /dB(A)		90.50
	Fläche /m²	---			
S03Z005	Bezeichnung	Strecke 5830 Passau - Obertraubling*	Wirkradius /m		99999.00
	Gruppe	Gruppe 0	Lw (Tag) /dB(A)		117.95
	Knotenzahl	9	Lw (Nacht) /dB(A)		118.68
	Länge /m	657.90	Lw' (Tag) /dB(A)		89.77
	Länge /m (2D)	657.90	Lw' (Nacht) /dB(A)		90.50
	Fläche /m²	---			
S03Z006	Bezeichnung	Strecke 5830 Passau - Obertraubling*	Wirkradius /m		99999.00
	Gruppe	Gruppe 0	Lw (Tag) /dB(A)		122.96
	Knotenzahl	96	Lw (Nacht) /dB(A)		124.03
	Länge /m	2393.31	Lw' (Tag) /dB(A)		89.17
	Länge /m (2D)	2392.95	Lw' (Nacht) /dB(A)		90.24
	Fläche /m²	---			
S03Z003	Bezeichnung	Strecke 5830 Passau - Obertraubling*	Wirkradius /m		99999.00
	Gruppe	Gruppe 0	Lw (Tag) /dB(A)		114.81
	Knotenzahl	6	Lw (Nacht) /dB(A)		115.54
	Länge /m	318.73	Lw' (Tag) /dB(A)		89.77
	Länge /m (2D)	318.26	Lw' (Nacht) /dB(A)		90.50
	Fläche /m²	---			

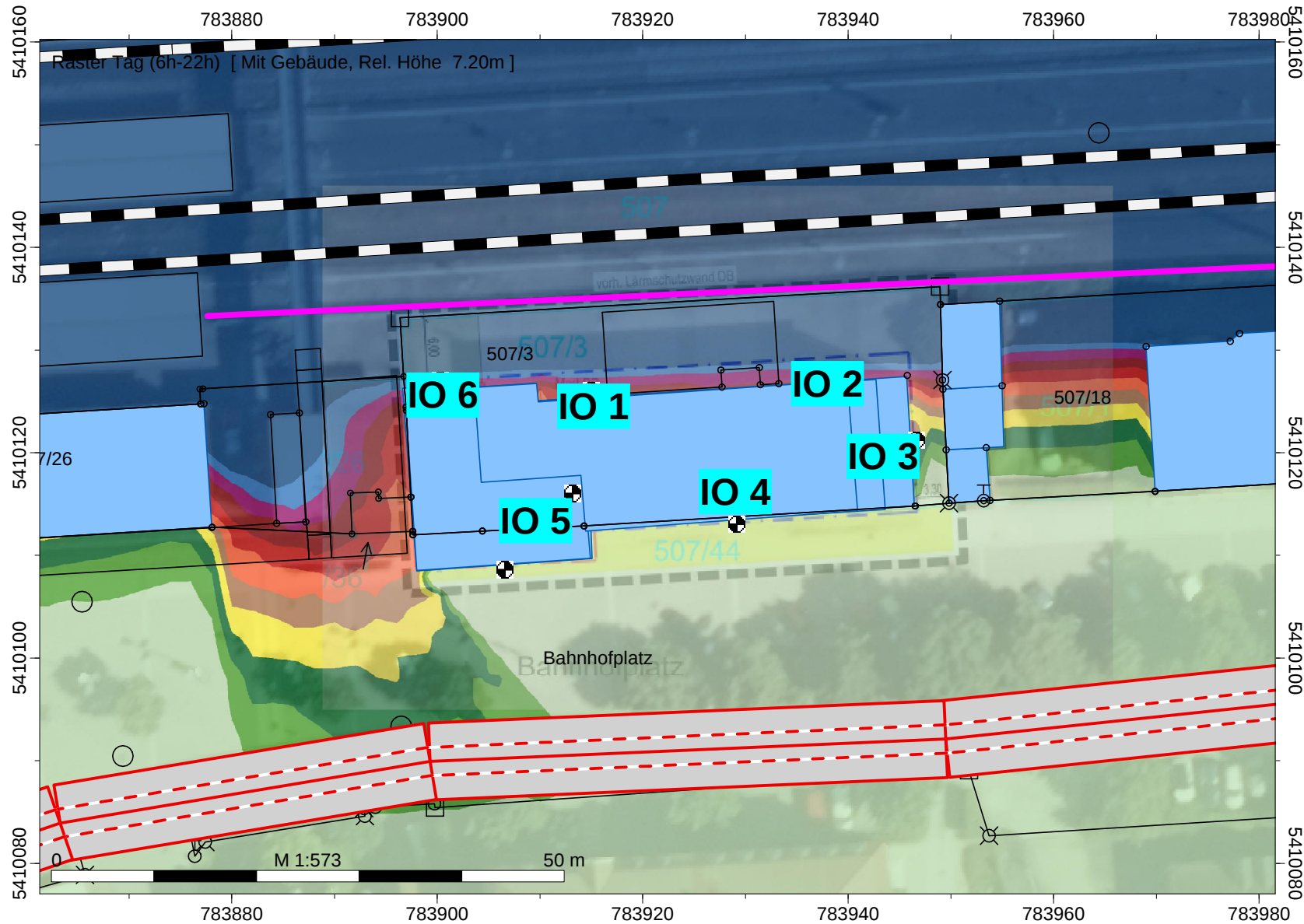
Steigungen und Steigungszuschläge für Straßen										
Element	Bezeichnung	Abschnitt	s /m	ds /m	Steigung /%	Steigung /%	Zuschlag/dB	Zuschlag/dB	Zuschlag/dB	Hinweis
			m	m	aus Koord.	für Rechng.	Tag	Nacht		
SR19001	Bahnhofstraße (Ost)	1	0.00	17.55	0.97	0.97	0.00	0.00		Max.
		2	17.55	41.42	0.10	0.10	0.00	0.00		
		3	58.97	28.17	-0.18	-0.18	0.00	0.00		
		4	87.14	45.08	-0.41	-0.41	0.00	0.00		
		5	132.22	58.52	-0.37	-0.37	0.00	0.00		
		6	190.74	46.97	-0.70	-0.70	0.00	0.00		
		7	237.72	25.90	-1.23	-1.23	0.00	0.00		
		8	263.62	44.41	-0.79	-0.79	0.00	0.00		
		9	308.03	8.91	0.00	0.00	0.00	0.00		
SR19002	Bahnhofstraße (West)	1	0.00	32.93	-1.85	-1.85	0.00	0.00		Max.
		2	32.93	49.65	0.31	0.31	0.00	0.00		
		3	82.58	50.24	1.25	1.25	0.00	0.00		
		4	132.82	36.51	0.88	0.88	0.00	0.00		
		5	169.33	38.91	-0.95	-0.95	0.00	0.00		
		6	208.24	59.94	0.22	0.22	0.00	0.00		
		7	268.18	41.39	0.43	0.43	0.00	0.00		

*1): Die für die Berechnung relevante Steigung wurde direkt eingegeben.

Verwaltungsgericht Plattling



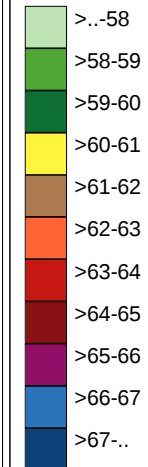
GeoPlan GmbH
Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen



Legende

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße /RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene /Schall03

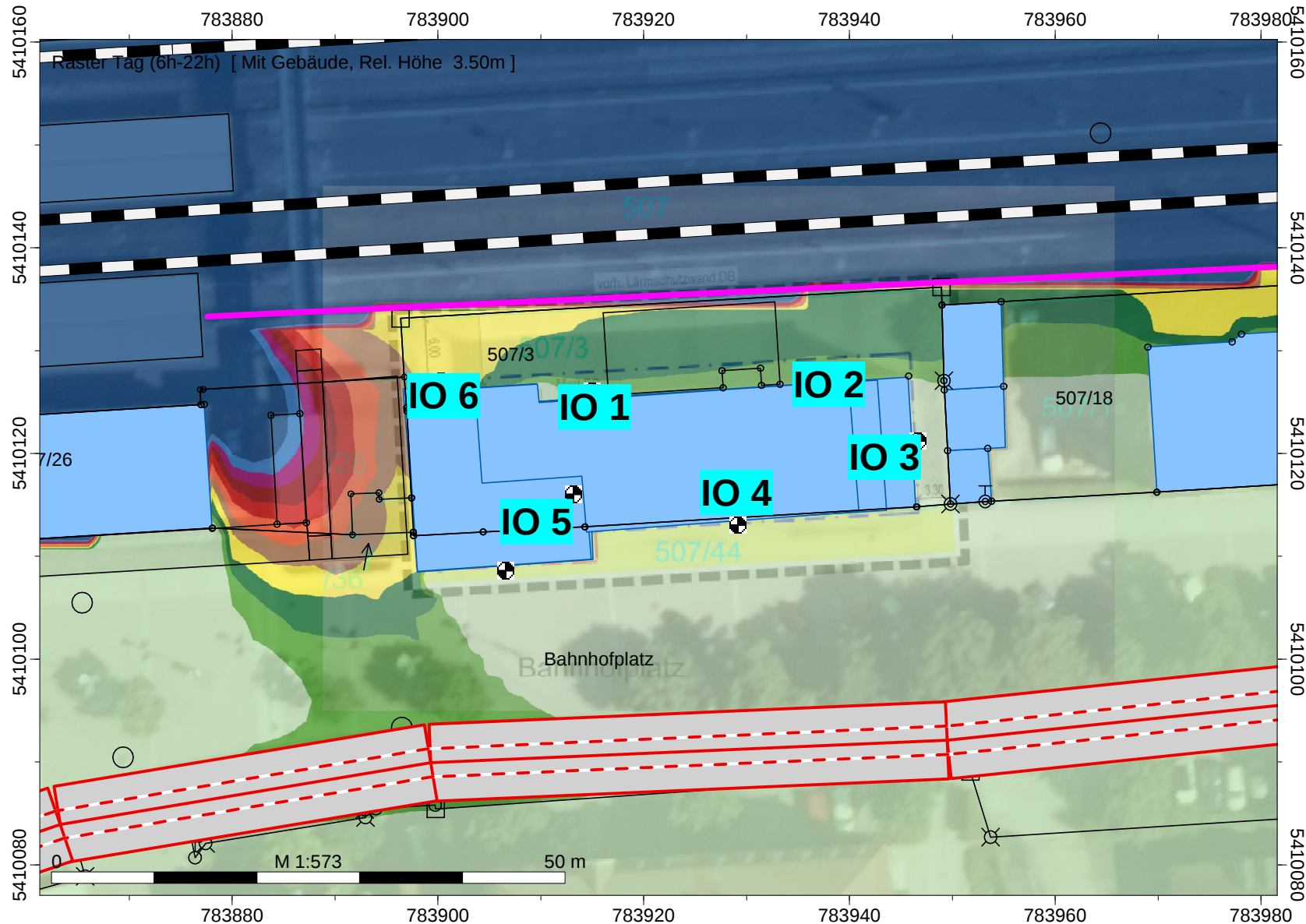
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)



Verwaltungsgericht Plattling



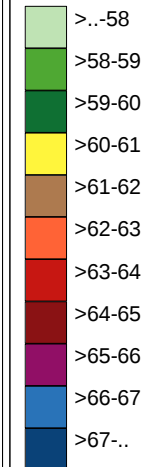
GeoPlan GmbH
Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen



Legende

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße /RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene /Schall03

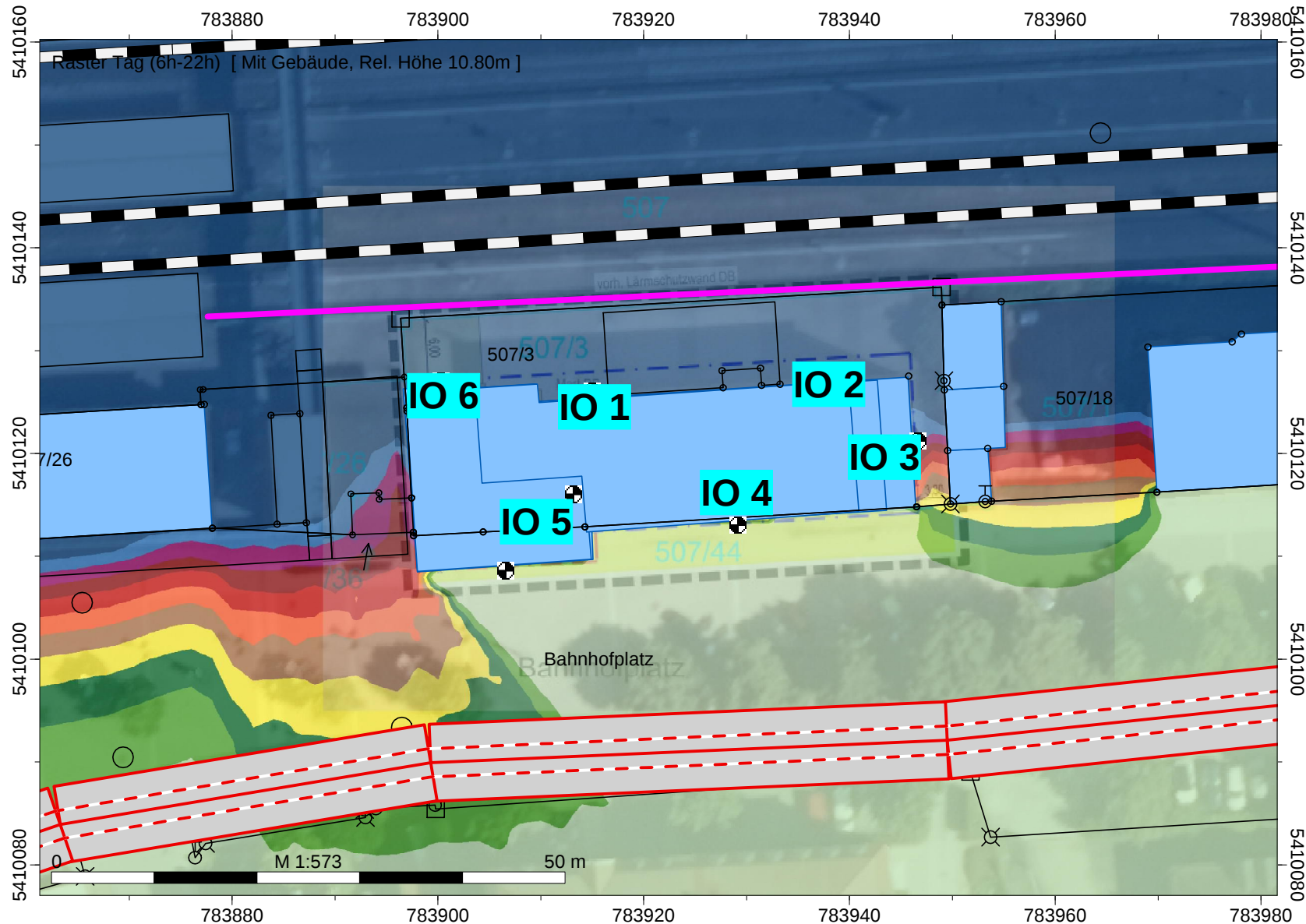
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)



Verwaltungsgericht Plattling



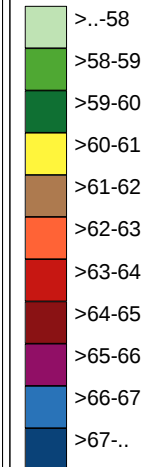
GeoPlan GmbH
Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen



Legende

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße /RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene /Schall03

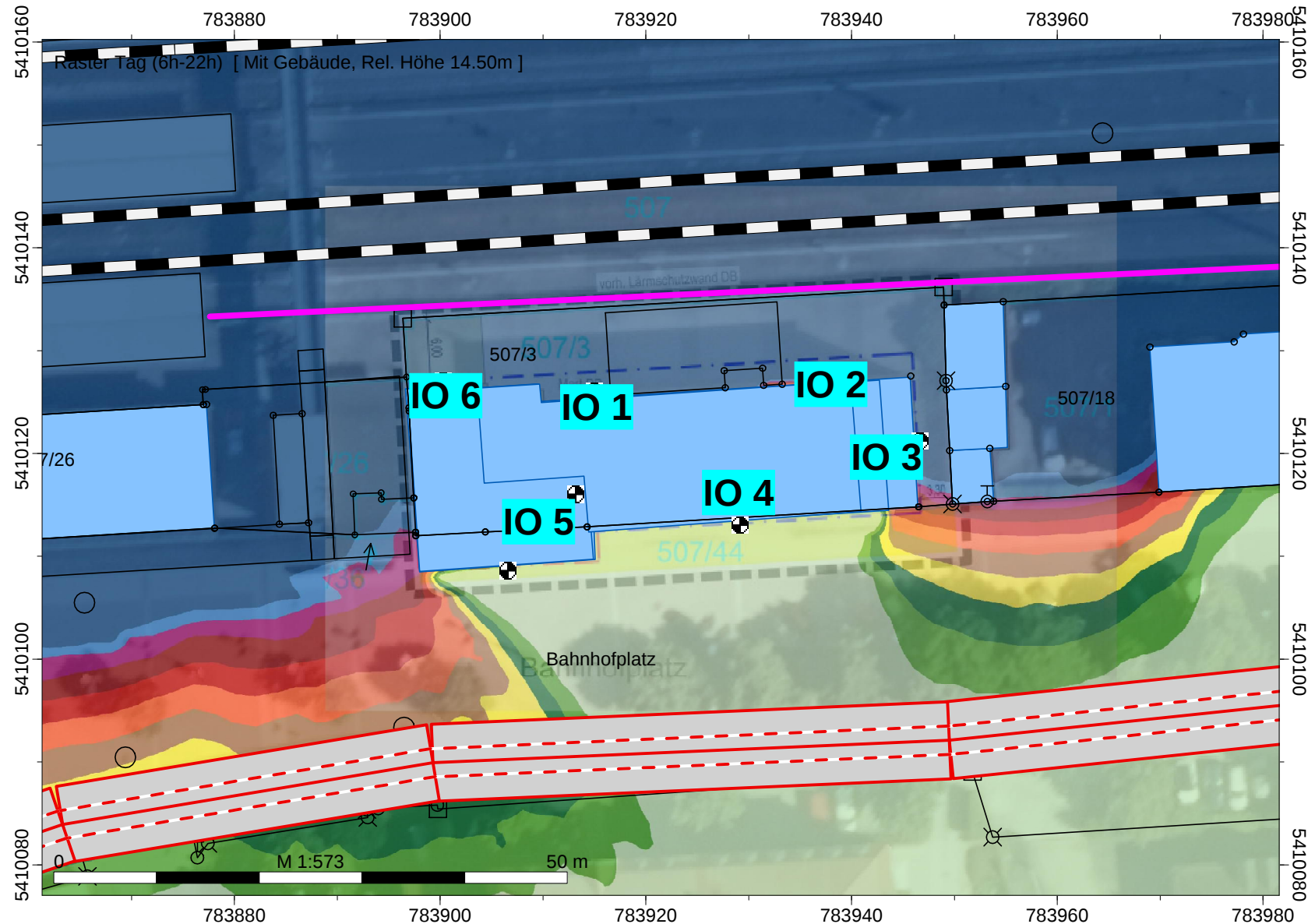
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)



Verwaltungsgericht Plattling



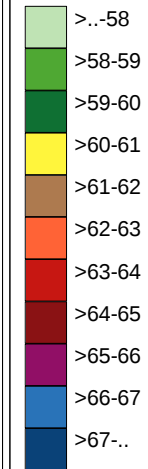
GeoPlan GmbH
Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen



Legende

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße /RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene /Schall03

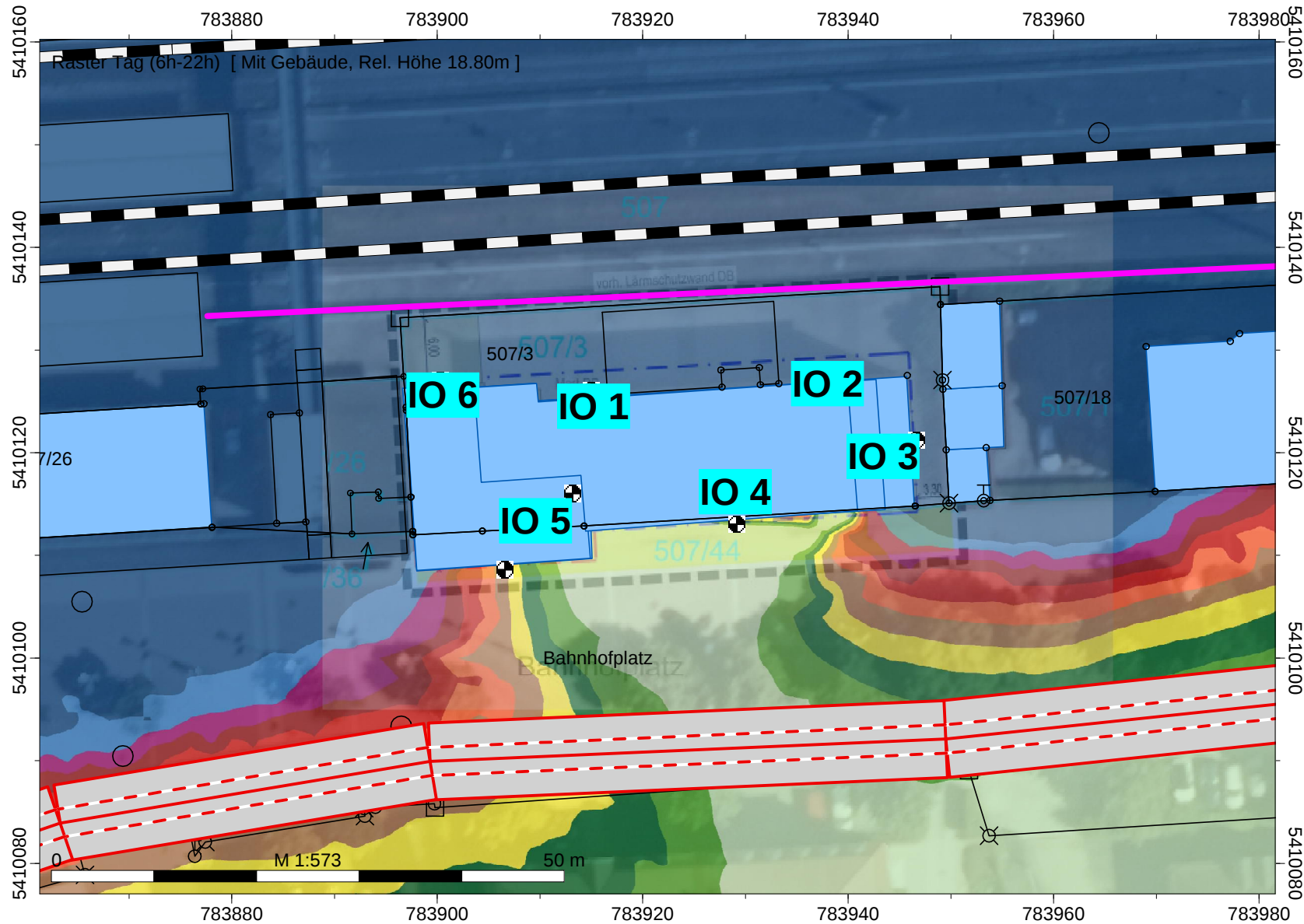
Tag (6h-22h) Pegel dB(A)



Verwaltungsgericht Plattling



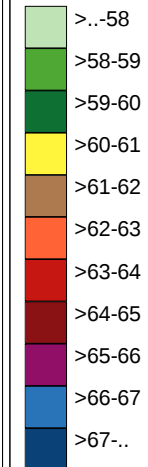
GeoPlan GmbH
Donau-Gewerbepark 5
94486 Osterhofen



Legende

- Hilfslinie
- Höhenpunkt
- Immissionspunkt
- Lärmschutzwand Bahn (WAND)
- Gebäude
- Straße /RLS-19
- Pendlerparkplatz (PRKL)
- Schiene /Schall03

Tag (6h-22h) Pegel dB(A)



Version 202501 - Daten gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030DT(KW 11/2024) des Bundes
Strecke **5634** Abschnitt Plattling bis Pankofen, km 63,0- km 63,5, Bereich Bahnhofpl. 4, 94447 Plattling
Horizont 2030DT
RiKz 1+2

Zugart	Anzahl		v_Zug	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband											
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
GZ-V	0	2	100	8-A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8						
GZ-V	2	2	100	8-A4	1	10-Z5	10								
RB/RE-V	24	6	140	6-A4	1										
RB/RE-V	37	1	140	6-A4	2										
Summe	63	11													

Grundlast

VzG

Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

von km	bis km	km/h
62,4	63,1	60
63,1	63,4	50
63,4	63,7	80

BüG

Besonders überwachtetes Gleis

von km	bis km
-	-

Erläuterungen und Legende

RiKz: Kennzeichen für Gleisrichtung. Mit RiKz 1+2 wird die Streckenbelastung dargestellt.

1. Geschwindigkeiten:
- v_Zug:

bauartbedingte Zughöchstgeschwindigkeit
- VzG:

Streckenhöchstgeschwindigkeit aus dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Bei der schalltechnischen Berechnung ist das Minimum aus $v_{\max_Zug}$ und VzG zu verwenden.

Bei Streckenneu- und Ausbauprojekten sind die Vorgaben des Projektes in Abstimmung mit der Projektleitung zu beachten.

Im Bereich von Personenbahnhöfen (innerhalb der Einfahrsignale) und von Haltepunkten bzw. Haltestellen (Bahnsteiglänge zuzüglich auf jeder Seite 100 m) ist die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Mit $v_{Fz} = 70$ km/h werden die in Bahnhöfen und an Haltepunkten bzw. in Haltestellenbereichen anfallenden Geräusche, die z. B. durch das Türeenschließen oder beim Überfahren von Weichen und/oder beim Bremsen und Anfahren entstehen, berücksichtigt.

2. Zusammensetzung der Fahrzeugkategoriebezeichnung:

Nummer der Fz-Kategorie - Variante bzw. Zeilennummer in Beiblatt 1 - Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Bsp. 5-Z5-A10

Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)

3. Infrastruktureigenschaften:

Für Brücken, Bahnübergänge, enge Gleisradien usw. sind die entsprechenden Zuschläge nach Schall03 zu berücksichtigen.

4. Zugarten:

GZ = Güterzug

RV, RE, RB = Regionalzug

S = Elektrotriebzug der S-Bahn

IC = Intercityzug (auch Railjet)

ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV

NZ = Nachtreisezug

AZ = Saison- oder Ausflugszug

D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte

LR, LICE = Leerreisezug

5. Traktionsarten:

- V = Diesellok

- E = E-Lok

6. Grundlast:

Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.

Version 202501 - Daten gemäß aktueller Bekanntgabe der Zugzahlenprognose 2030DT(KW 11/2024) des Bundes
Strecke 5830 Abschnitt Osterhofen (Niederbay) bis Plattling, km 51,8- km 52,3, Bereich Bahnhofpl. 4, 94447 Plattling
Horizont 2030DT
RiKz 1+2

Zugart	Anzahl		v_Zug	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband											
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl	Fz_Kat	Anzahl
GZ-E	79	65	100	7-Z5-A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8						
GZ-E	9	8	120	7-Z5-A4	1	10-Z5	30	10-Z18	8						
GZ-E	6	4	100	7-Z5-A4	1	10-Z5	10								
ICE	15	3	230	4-V1	2										
RV-ET	45	9	160	5-Z5-A10	2										
Summe	154	89													

Grundlast

VzG

Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Die nachfolgend genannte zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit ist anzusetzen, wenn sie kleiner als die Zuggeschwindigkeit ist!

von km	bis km	km/h
51,3	53,8	100

BüG

Besonders überwachtetes Gleis

von km	bis km
-	-

Erläuterungen und Legende

RiKz: Kennzeichen für Gleisrichtung. Mit RiKz 1+2 wird die Streckenbelastung dargestellt.

1. Geschwindigkeiten:
- v_Zug:

bauartbedingte Zughöchstgeschwindigkeit
- VzG:

Streckenhöchstgeschwindigkeit aus dem Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten

Bei der schalltechnischen Berechnung ist das Minimum aus $v_{\max_Zug}$ und V_{zG} zu verwenden.

Bei Streckenneu- und Ausbauprojekten sind die Vorgaben des Projektes in Abstimmung mit der Projektleitung zu beachten.

Im Bereich von Personenbahnhöfen (innerhalb der Einfahrtsignale) und von Haltepunkten bzw. Haltestellen (Bahnsteiglänge zuzüglich auf jeder Seite 100 m) ist die zulässige Geschwindigkeit der freien Strecke, mindestens aber 70 km/h anzusetzen. Mit $v_{Fz} = 70$ km/h werden die in Bahnhöfen und an Haltepunkten bzw. in Haltestellenbereichen anfallenden Geräusche, die z. B. durch das Türeenschließen oder beim Überfahren von Weichen und/oder beim Bremsen und Anfahren entstehen, berücksichtigt.

2. Zusammensetzung der Fahrzeugkategoriebezeichnung:

Nummer der Fz-Kategorie - Variante bzw. Zeilennummer in Beiblatt 1 - Achszahl (bei Tfz, E- und V-Triebzügen-außer bei HGV)

Bsp. 5-Z5-A10

Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)

3. Infrastruktureigenschaften:

Für Brücken, Bahnübergänge, enge Gleisradien usw. sind die entsprechenden Zuschläge nach Schall03 zu berücksichtigen.

4. Zugarten:

GZ = Güterzug

RV, RE, RB = Regionalzug

S = Elektrotriebzug der S-Bahn

IC = Intercityzug (auch Railjet)

ICE, TGV = Elektrotriebzug des HGV

NZ = Nachtreisezug

AZ = Saison- oder Ausflugszug

D = sonstiger Fernreisezug, auch Dritte

LR, LICE = Leerreisezug

5. Traktionsarten:

- V = Diesellok

- E = E-Lok

6. Grundlast:

Auf die in der Prognose 2030 ermittelten SGV -Zugzahlen hat das BMVI eine Grundlast aufgeschlagen, mit der Lokfahrten, Mess-, Baustellen-, Schadwagen usw. abgebildet werden.



Eisenbahn-Bundesamt

**Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München**

**Az. 651pf/011-2025#049
Datum: 22.04.2026**

Freistellungsbescheid

gemäß § 23 AEG

für ein Flurstück

**in der Stadt Plattling
im Landkreis Deggendorf**

Bahn-km 52,200 bis 52,400

der Strecke 5830 Passau - Obertraubling

Auf den Antrag vom 19.11.2025 erlässt das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Freistellungsbescheid

1. Das folgende Flurstück in der Stadt Plattling, Strecke Nr. 5830, Passau - Obertraubling, wird zum 22.05.2026 von Bahnbetriebszwecken freigestellt:

<u>Gemeinde</u>	<u>Gemarkung</u>	<u>Flur</u>	<u>Flurstück</u>	<u>Fläche (m²)</u>
Plattling	Plattling		507/3 TF	ca. 643

2. Bestandteil dieses Bescheides ist der als Anlage beigefügte Lageplan, Maßstab 1:1000, vom 03.02.2026, in welchem die Freistellungsfläche von der farbigen Markierung ausgenommen ist.
3. Der Antrag wird insoweit abgelehnt, als er sich auf die ca. 465 m² große Teilfläche des Flurstücks 507/3 Gemarkung Plattling bezieht, die im beigefügten Lageplan in Violett dargestellt ist.
4. Die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Bescheides trägt der Antragsteller. Gebühren- und Auslagenbescheid ergehen gesondert.

Nebenbestimmungen

Der Planfeststellungsbehörde ist der Fortführungsnachweis für das neu vermessene und abmarkierte Flurstück 507/3 Gemarkung Plattling vorzulegen.

Hinweis:

Mit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken wird keine Aussage über künftige städtebauliche oder sonstige bahnfremde Nutzungsmöglichkeiten der freigestellten Fläche bzw. der freigestellten Flächen getroffen.

Begründung

I. Sachverhalt

Mit Schreiben vom 19.11.2025 wurde ein Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken für das nachfolgende Flurstück, Streckennummer 5830, Passau - Obertraubling, Streckenkilometer 52,200 - 52,400, gestellt:

<u>Gemeinde</u>	<u>Gemarkung</u>	<u>Flur</u>	<u>Flurstück</u>	<u>Fläche (m²)</u>
Plattling	Plattling		507/3	1.108

Diesem Antrag ist ein Auszug aus dem Liegenschaftskataster vom 05.03.2021, Maßstab 1:1000 beigelegt, in dem die Freistellungsfläche eingezeichnet und kenntlich gemacht ist.

Der Antrag enthält weitere Unterlagen:

- Eintragungsbekanntmachung des Amtsgerichts Deggendorf vom 11.06.2024
- Lageplan vom 02.09.2022, Landratsamt Deggendorf
- Grundbuchauszug aus dem Jahr 1986, Blatt 2797 des Amtsgerichts Deggendorf
Auszug aus dem Liegenschaftskataster vom 05.03.2021 des Amtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Landau a.d.Isar – Außenstelle Deggendorf

Auf Anforderung wurde nachgereicht:

- Grundbuchauszug Blatt 9291, Amtsgerichts: Deggendorf
- Auszug aus dem Liegenschaftskataster vom 03.02.2026 des Amtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Landau a.d.Isar – Außenstelle Deggendorf
- Handelsregisterauszug vom 13.03.2026 des Amtsgerichts Straubing, HRA 7293

Das zur Freistellung beantragte Flurstück liegt in der Stadt Plattling unmittelbar westlich des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Plattling bei Bahn-km 52,200 bis 52,400 an der Bahnlinie 5830 Passau – Obertraubling. Die Fläche befindet sich unmittelbar südlich der Bahngleise. Es handelt sich hierbei um eine Fläche, die das ehemalige Postgebäude umfasst und südlich vom öffentlichen Bahnhofplatz begrenzt wird. Auf der Fläche befindet sich zudem ein Querfeldmast.

Mit Schreiben vom 08.12.2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt die oberste Landesplanungsbehörde gemäß § 23 Abs. 4 Nr. 1 AEG über den Eingang des Antrages informiert.

Mit Schreiben vom 08.12.2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt die öffentliche Bekanntmachung der Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme im Bundesanzeiger veranlasst. In dem am 28.01.2026 im Bundesanzeiger erschienenen Text wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landes- und Regionalplanung, kommunale Verkehrsunternehmen, die betroffenen Gemeinden, sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, aufgefordert, innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Veröffentlichung Anregungen und Bedenken, die für oder gegen die Freistellung des genannten Flurstücks sprechen, vorzutragen. Ferner hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 08.12.2025 die Bundesnetzagentur über den Antrag informiert und ihr gemäß § 23 Abs. 4 Nr. 3 AEG innerhalb der vorgenannten Frist Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Zusätzlich wurde der Inhalt dieser Bekanntmachung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes (www.eba.bund.de) veröffentlicht.

Parallel dazu, mit Schreiben vom 08.12.2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt die DB AG, DB Immobilien um Stellungnahme hinsichtlich der DB-internen Frestellbarkeit gebeten.

Die Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn AG als Eisenbahnen des Bundes erklärten mit Stellungnahme vom 11.02.2026, Az. FCR.R 46 BUSS, dass die Voraussetzungen für die Freistellungsfläche nicht erfüllt sind. Die entsprechende Stellungnahme der DB AG, DB Immobilien, zur bahninternen Frestellbarkeit enthielt den im Folgenden aufgeführten Inhalt:

Nach den vorliegenden bahninternen Prüfungen,

1. welche Betriebsanlagen sich auf der Freistellungsfläche befinden
2. ob diese jetzt und zukünftig genutzt werden, hätten die Anlageneigentümer und -nutzer folgendes erklärt:

Es seien Eisenbahninfrastrukturanlagen vorhanden, für die ein Verkehrsbedürfnis besteht. Langfristig sei eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung zu erwarten. Folgende Anlagen und Abstände seien in diesem Zusammenhang durch die DB InfraGO AG gemeldet worden:

- Schallschutzwand, Schutzabstand: 2m
- Oberleitungsmast 52-9 und durch Oberleitung-überspannte Fläche, Schutzabstand: 5m
- Stromanlagen (50 Hz.): Schutzabstand 1m, Lage unklar, Kabeleinweisung gefordert.

- Telekommunikationskabel: vorwiegend nicht betriebsnotwendig, Lage unklar, Kabeleinweisung gefordert.
- LST-Kabel (Leit- und Sicherheitstechnik): mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht betroffen, Lage unklar, Kabeleinweisung gefordert,
- Zufahrt: Es sei zu allen Anlagen ein Geh- und Fahrrecht, das im Grundbuch als dingliche Sicherung eingetragen ist, erforderlich. Der Ausübungsbereich sei durch den Vorhabensträger nachzuweisen

Aufgrund der genannten Anlagen und deren Lage sowie deren Schutzabstände sei eine Freistellung für den Antragsgegenstand und insbesondere für die Fläche des Bestandsgebäudes (bspw. Mast) und der neuen Überbauung (bspw. Zufahrt) ausgeschlossen. Die bahnbetriebsnotwendigen Nutzungen ließen sich nicht durch einfache Vermessung von den vorhandenen und geplanten bahnfremden Nutzungen trennen.

Auf Nachfrage des Eisenbahn-Bundesamtes vom 13.02.2026 wurde in einer ergänzenden Stellungnahme der Deutschen Bahn AG vom 27.02.2026 ein Lageplan mit den eingezeichneten Bahnanlagen und deren Schutzabständen zugesandt. Bezüglich der Wegerechte ergänzte die DB Immobilien, dass im Grundbuch ein Wegerecht für die DB AG zu ihren Anlagen formuliert ist. Diese Zufahrtsmöglichkeit sei durch den Eigentümer vor der Baumaßnahme, während der Baumaßnahme und nach der Baumaßnahme zu jeder Zeit zu gewährleisten. Telekommunikationsanlagen führen in das bestehende Gebäude (ehemals Telefonversorgung über die DB-eigenen TK-Anlagen). Diese sind für den Bahnbetrieb allerdings nicht (mehr) erforderlich. Bei der DB Imm lägen keine Informationen darüber vor, ob und in welchem Umfang bahnbetriebsnotwendige Bahnanlagen innerhalb des Gebäudes lagen.

Der Antragsgegenstand liege an einer aktiven Strecke der DB InfraGO AG. Die aktive Strecke könne ohne den Antragsgegenstand weiterhin in gleichem Maße betrieben werden. Durch die Freistellung würde daher die Wiederinbetriebnahme einer Strecke nicht verhindert.

Mit Schreiben vom 17.03.2026, Gz. FCR.R 46 BUSS modifizierte die DB AG ihre Stellungnahme auf Rückfrage des Eisenbahn-Bundesamtes dahingehend, dass die pauschale Forderung von 5 m Abstand der Freistellungsfläche zur Mastfundamentaußenkante nicht mehr aufrechterhalten wird. Diese sei wegen des einzuhaltenden Abgrabungsverbotes bei Baugruben aufgrund der Richtlinie 878.2201 | Planungsgrundsätze Nummer 1 Absatz 3 zunächst so eingefordert worden. Seien diese Abstände in Ausnahmefällen nicht einzuhalten, sei gemäß der Stellungnahme im Baugenehmigungsverfahren vom 06.02.2026 an den Vorhabenträger, während und nach der Baumaßnahme die Lage und Standfestigkeit durch ein permanentes Monitoring

nachzuweisen. Für diesen Fall wird einer Freistellung nach § 23 AEG all derjenigen Teilflächen im Wirkungsbereich des bestehenden Querfeldmastes zugestimmt.

Auf die permanente Zufahrts- und Zugangsmöglichkeit (nicht freistellbare Fläche für Wegerecht) zu den Bahnanlagen sowie die Notwendigkeit einer Vermessung wird seitens der DB AG nochmals ausdrücklich hingewiesen.

Der Stellungnahme lagen neben der zitierten Richtlinie weiterhin Unterlagen aus dem Baugenehmigungsverfahren sowie ein neu erstellter Lageplan bei, in welchem die aus Sicht der DB AG freistellbaren Teilflächen in Grau eingezeichnet sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt informierte den Antragsteller mit Schreiben vom 30.03.2026 über das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens. In diesem Schreiben wurde erläutert, dass nur Teilflächen des beantragten Flurstücks 507/3 Gemarkung Plattling freistellbar sind und daher eine Vermessung einzuleiten ist, um die Flächen hinreichend bestimmt darzustellen und das Verfahren abschließen zu können.

Der Antrag auf Vermessung inkl. Lageplan vom 01.04.2026 beim Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, Außenstelle Deggendorf ging am 20.04.2026 im Eisenbahn-Bundesamt ein.

Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Bekanntmachung im Bundesanzeiger sind nicht eingegangen.

II. Rechtliche Würdigung

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken des o. g. Flurstücks Stadt Plattling gemäß § 23 AEG liegen für eine Teilfläche aus Flurstück 507/3 Gemarkung Plattling vor.

Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken konnte daher ausgesprochen werden.

Rechtsgrundlage für die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist § 23 AEG.

Nach § 23 Abs. 2 Satz 2 AEG stellt die Planfeststellungsbehörde für das Grundstück, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein überragendes öffentliches Interesse im Sinne von § 23 Abs. 1 AEG vorliegt. Ein überragendes öffentliches Interesse am Erhalt der Eisenbahninfrastruktur entfällt, wenn kein

Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder für die Eisenbahninfrastruktur ein Ersatz geschaffen worden ist (§ 23 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 AEG), langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist (§ 23 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 AEG) und zudem die Wiederinbetriebnahme einer Strecke nicht verhindert wird (§ 23 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 AEG).

Die formellen Voraussetzungen des § 23 AEG liegen vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für die Entscheidung über die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Abs. 2 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) i. V. m. § 18 AEG als Planfeststellungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes zuständig.

Der Antragsteller ist als Eigentümer antragsbefugt.

Weiter hat das Eisenbahn-Bundesamt das nach § 23 Abs. 4 AEG erforderliche Beteiligungsverfahren durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger durchgeführt und den Inhalt der Bekanntmachung zusätzlich im Internet veröffentlicht.

Die materiellen Voraussetzungen des § 23 AEG sind nur teilweise gegeben.

Hinweis: Mit der Bezeichnung „Grundstück“ im Gesetzeswortlaut ist ein bestimmter Teil der Erdoberfläche gemeint. Aus Gründen der Bestimmtheit sollen immer ganze Flurstücke freigestellt werden. Soweit nicht der gesetzliche Wortlaut zitiert ist, wird in diesem Bescheid der Begriff „Flurstück“ verwendet.

Auf dem genannten Flurstück befinden sich noch Betriebsanlagen einer Eisenbahn. Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes i. S. des § 18 Abs. 1 AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Konkret handelt es sich um einen Querfeldmast, Kabel sowie die Schutzzone für Entstörung und Instandhaltung der auf Flurstück 507 befindlichen Lärmschutzwand. Ebenso zu den Betriebsanlagen zählen die Zuwegungen zu diesen Anlagen von der nächsten öffentlichen Straße.

Ein überragendes öffentliches Interesse an der Beibehaltung des Bahnbetriebszwecks besteht für die Teilfläche von 643 m² aus Flurstück 507/3 Gemarkung Plattling nicht. Dieser Teil des Flurstücks kann freigestellt werden, weil sich hier keine Eisenbahnbetriebsanlagen befinden.

Es besteht damit für die genannte Teilfläche des Flurstücks kein Verkehrsbedürfnis mehr und die Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung ist nicht mehr zu erwarten. Weiterhin wird durch die Freistellung nicht die Wiederinbetriebnahme einer Strecke verhindert.

Die von den Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn AG abgegebene Stellungnahme zur Entbehrlichkeit ergab, dass diese Freistellungsfläche dauerhaft nicht mehr für Bahnbetriebszwecke benötigt wird und sich auf bzw. in der Fläche keine für den Bahnbetrieb notwendigen Eisenbahnbetriebsanlagen mehr befinden.

Die Stellungnahme der DB AG enthält daneben auch Forderungen, die sich auf ein mögliches späteres Bauvorhaben beziehen. Hierzu wird klarstellend erläutert, dass Hinweise bzw. Forderungen zu konkreten Bauvorhaben auf der Freistellungsfläche im Freistellungsverfahren nicht gewürdigt werden können (siehe auch Hinweis auf Seite 2).

Die Forderungen bezüglich eines permanenten Monitorings im Bereich von 5 m um die Mastaußenkante oder der Freihaltung der Zufahrtsmöglichkeiten während der Baumaßnahme können im Freistellungsbescheid keine Berücksichtigung in Form einer Auflage o.Ä. finden. Bei der Freistellungsentscheidung handelt es sich um einen grundstücksbezogenen Verwaltungsakt - und nicht wie bei der Baugenehmigung – um einen vorhaben- und grundstücksbezogenen Verwaltungsakt. Diese Forderungen sind daher durch die DB AG im Rahmen der Erteilung der Baugenehmigung vorzutragen und durch die Baugenehmigungsbehörde zu würdigen.

Die weiterhin unter Fachplanungsvorbehalt zu belassende Eisenbahnbetriebsanlage „Querfeldmast“ und das hieraus begründete freistellungshemmende Verkehrsbedürfnis beschränkt sich auf die Fläche samt Leitungskorridor, die das Bauwerk selbst auf dem Grundstück beansprucht sowie einen Bereich, der ein Anfahren ab dem Ende der öffentlichen Straße für Zwecke der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ermöglicht, z.B. Instandhaltung bzw. Entstörung. Was die 5 m-Schutzzone um den Querfeldmast herum anbelangt, ist festzuhalten, dass diese nach dem schlüssigen Sachvortrag der DB AG ausschließlich dazu dient, dessen Standfestigkeit im Zuge von benachbarten Bauvorhaben bzw. damit zusammenhängenden Gründungsmaßnahmen zu gewährleisten. Dieser Zweckbestimmung kann außerhalb des Freistellungsverfahrens durch eine entsprechende Beauftragung im Rahmen des betreffenden bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahrens hinreichend Rechnung getragen werden.

Durch die Freistellung wird nicht die Wiederinbetriebnahme einer Strecke verhindert. Vor dem Hintergrund der Erwartung, dass angesichts des stetig steigenden Mobilitätsbedarfs künftig viele in der Vergangenheit betriebene Eisenbahnstrecken reaktiviert werden, ist eine Vorhaltung von Grundstücken in Erwartung der Reaktivierung geboten, auch wenn diese Reaktivierung im Moment noch nicht absehbar ist. Konkreter Anhaltspunkte für eine bevorstehende Wiederinbetriebnahme, bedarf es nicht. Ausreichend ist die potentielle Möglichkeit eines Nutzungsbedarfs des in Frage stehenden Grundstücks im Rahmen einer künftigen Reaktivierung einer Bahnstrecke. Ausreichend ist auch die Möglichkeit der Reaktivierung einer Teilstrecke. Abzustellen ist insoweit auf die Orte, die über den Schienenweg durch einen Halt der Eisenbahn zum Zwecke des Personenverkehrs oder Güterumschlags erreichbar sein sollen. Die darin zum Ausdruck kommende Verkehrsfunktion ist wesentliches Merkmal einer Strecke (Funktionaler Streckenbegriff BVerwG 3 C 21/16 Urt. v. 05.07.2018 Stuttgart 21 juris Rn. 30). Dabei ist insbesondere der Anschluss an noch betriebene Strecken und somit die Vermeidung von isolierten Teilstrecken ohne Anbindung an andere Netze ein Kriterium für eine mögliche Reaktivierung. Bei den antragsgegenständlichen Flurstücken handelt es sich um keine Trassenflurstücke einer in der Vergangenheit betriebenen Eisenbahnstrecke. Vielmehr handelt es sich um ein Randflurstück im Bahnhofsbereich Plattling, auf dem sich – neben dem heute noch existierenden Querfeldmast – die ehemalige Bahnpost befand.

Ein eisenbahnrechtliches Zulassungsverfahren ist für die betreffenden Flächen derzeit beim Eisenbahn-Bundesamt nicht anhängig.

Der Antrag wird abgelehnt, soweit er sich auf die im beigefügten Lageplan violett dargestellte Fläche bezieht, da für diese Teile des Flurstücks ein Verkehrsbedürfnis noch besteht.

Die von den Konzerngesellschaften der Deutschen Bahn AG abgegebene Stellungnahme zur Entbehrlichkeit ergab, dass dieser Teil des zur Freistellung beantragten Flurstücks weiterhin für Bahnbetriebszwecke benötigt wird, da sich auf diesem Teilbereich des Flurstücks Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden.

Das überragende öffentliche Interesse entfällt für den gegenständlichen Teilbereich des Flurstücks daher nicht. Es besteht weiterhin ein Verkehrsbedürfnis und eine langfristige Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung ist zu erwarten.

Durch die Freistellung von Bahnbetriebszwecken endet die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn mit der Folge, dass die Fläche aus dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsprivileg (§ 38 BauGB i. V. m. § 18 AEG) entlassen und damit die

Planungshoheit vom Fachplanungsträger Eisenbahn-Bundesamt wieder vollständig auf die kommunale Bauleitplanung übergeht.

Ab diesem Zeitpunkt unterliegen die Flächen und deren Anlagen ausschließlich dem allgemeinen Bauplanungsrecht und der kommunalen Zuständigkeit.

Das Eisenbahn-Bundesamt verliert auch die Hoheitsbefugnisse und damit gleichzeitig die Zuständigkeit für die Aufsicht. Entsprechendes gilt auch für die polizeiliche Zuständigkeit der Bundespolizei (vgl. § 3 Abs. 1 BPolG).

Ausfertigungen dieses Bescheides erhalten:

- Grundstückseigentümer
- Stadt Plattling
- DB AG (DB Immobilien)

Kopien dieses Bescheides erhalten:

- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie
- Bundespolizeidirektion München
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
- Bundesnetzagentur

Die Nebenbestimmung ist notwendig, um den Umgriff der Betriebsanlagenflächen nach Freistellung des antragsgegenständlichen Grundstücks bestimmen zu können.

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg**

einzu legen.

Die Widerspruchsfrist ist auch gewahrt, wenn der Widerspruch innerhalb der oben genannten Frist bei einer anderen Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes oder seiner Zentrale,

**Eisenbahn - Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn**

eingelegt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Impram-Oglou





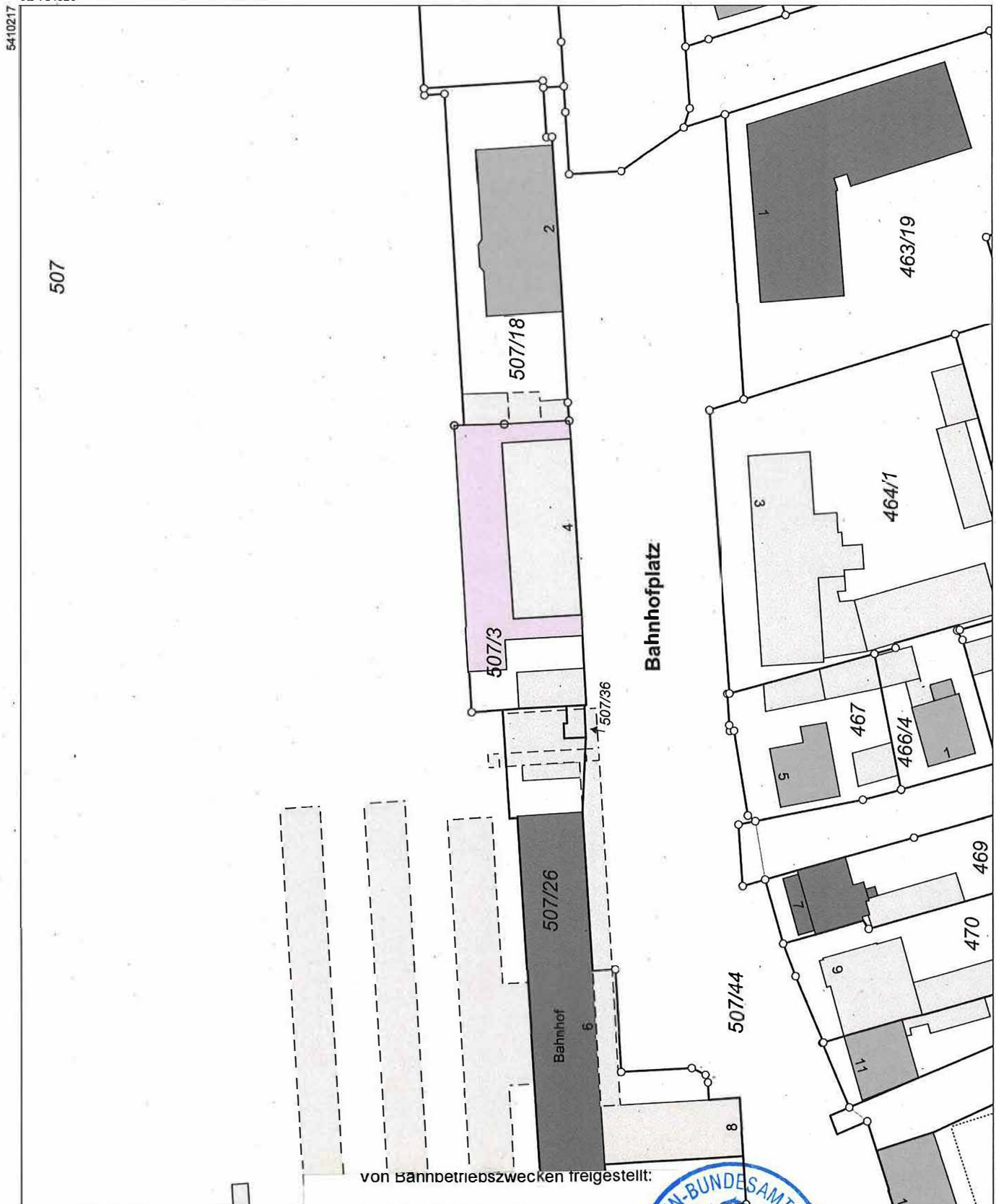
Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung
Landau a.d.Isar - Außenstelle Deggendorf -
Franz-Josef-Strauß-Straße 5
94469 Deggendorf

Auszug aus dem Liegenschaftskataster Flurkarte 1:1000 zur Bauvorlage nach § 7 Abs. 1 BauVorIV Erstellt am 03.02.2026

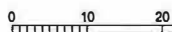
Flurstück: 507/3
Gemarkung: Plattling

Gemeinde: Plattling
Landkreis: Deggendorf
Bezirk: Niederbayern

32 784026



Maßstab 1:1000



Vervielfältigung nur für den eigenen Gebrauch.
Zur Maßentnahme nur bedingt geeignet.

Geschäftszeichen: 507_3_Bahnhof

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
Az.: 651pf/011-2025#049

München, den 22.04.2026

im Auftrag: *Imprim Gylou*



...maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.