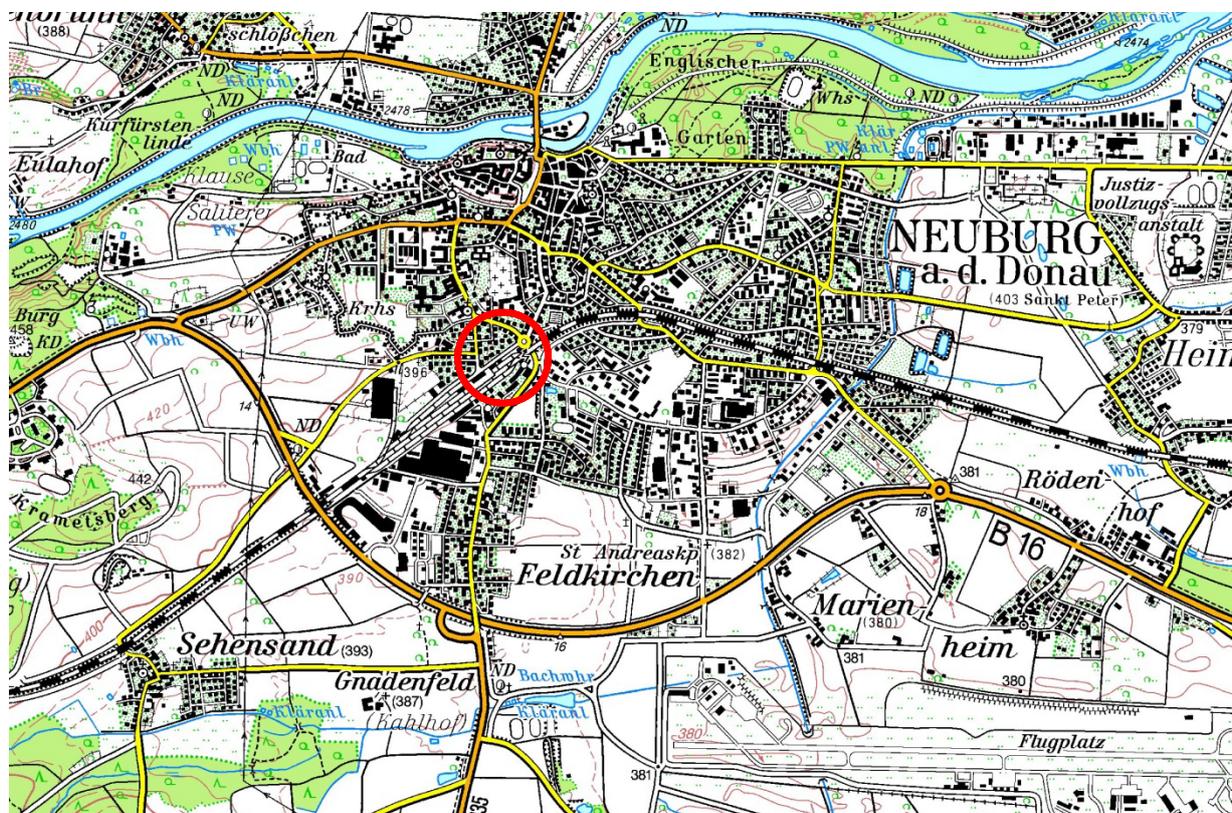


Bebauungs- und Grünordnungsplan

Nr. 1-68

„Bahnhof Ost“

Begründung



Stand: Februar 2025

Planung: Stadt Neuburg a. d. Donau
David Riek (Landschaftsarchitekt)

Inhalt

1. Planungsgrundlagen.....	3
2. Allgemeine Angaben zum Planungsgebiet.....	3
2.1 Lage und Größe des Planungsgebiets	3
2.2 Vorgaben übergeordneter Planungen/Behörden	4
2.3 Topographische Gegebenheiten	5
2.4 Bestehende Nutzung des Planungsgebiets.....	5
2.5 Bau- und Bodendenkmäler.....	5
2.6 Altlasten	5
3. Erschließung.....	5
3.1 Verkehr	5
3.2 Ver- und Entsorgung.....	5
4. Planungsziel	6
5. Inhalt des Bebauungsplans	6
5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung.....	6
5.2 Einfriedungen.....	6
6. Immissionsschutz	6
7. Grünordnung und Grundwasserschutz.....	7
8. Faunistische Untersuchung/Vermeidungsmaßnahmen	7
9. Hinweise.....	8

1. Planungsgrundlagen

Am Neuburger Bahnhof befindet sich ein Parkplatz für Pendler, dessen Kapazität jedoch mittlerweile für die Anzahl der Bahnreisenden regelmäßig nicht mehr ausreicht. Aufgrund dessen ist ein vermehrtes Parken im Straßenraum in der Umgebung des Bahnhofs zu beobachten. Zusätzlich besteht in dem Umfeld des Neuburger Bahnhofs ein hoher Parkdruck aufgrund der Nähe zur Wirtschaftsschule, zur Fach- und Berufsoberschule sowie dem Neuburger Krankenhaus. Um Bahnreisenden und Schülern das Parken in direktem Umfeld zum Bahnhof zu ermöglichen und um den Parkdruck zu reduzieren, ist die Ausweisung eines weiteren Parkplatzes vorgesehen.

Die Fläche wird komplett als öffentliche Parkfläche ausgewiesen.

Aufgrund der Lage des Planungsgebietes innerhalb umgebender Bebauung handelt es sich bei der vorliegenden Planung um einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB.

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan ist die Fläche als Mischgebiet sowie teilweise als Grünfläche und teilweise als Fläche für Bahnanlagen ausgewiesen. Eine Flächennutzungsplanänderung im Parallelverfahren erfolgt nicht, der Flächennutzungsplan wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nach § 13a BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

2. Allgemeine Angaben zum Planungsgebiet

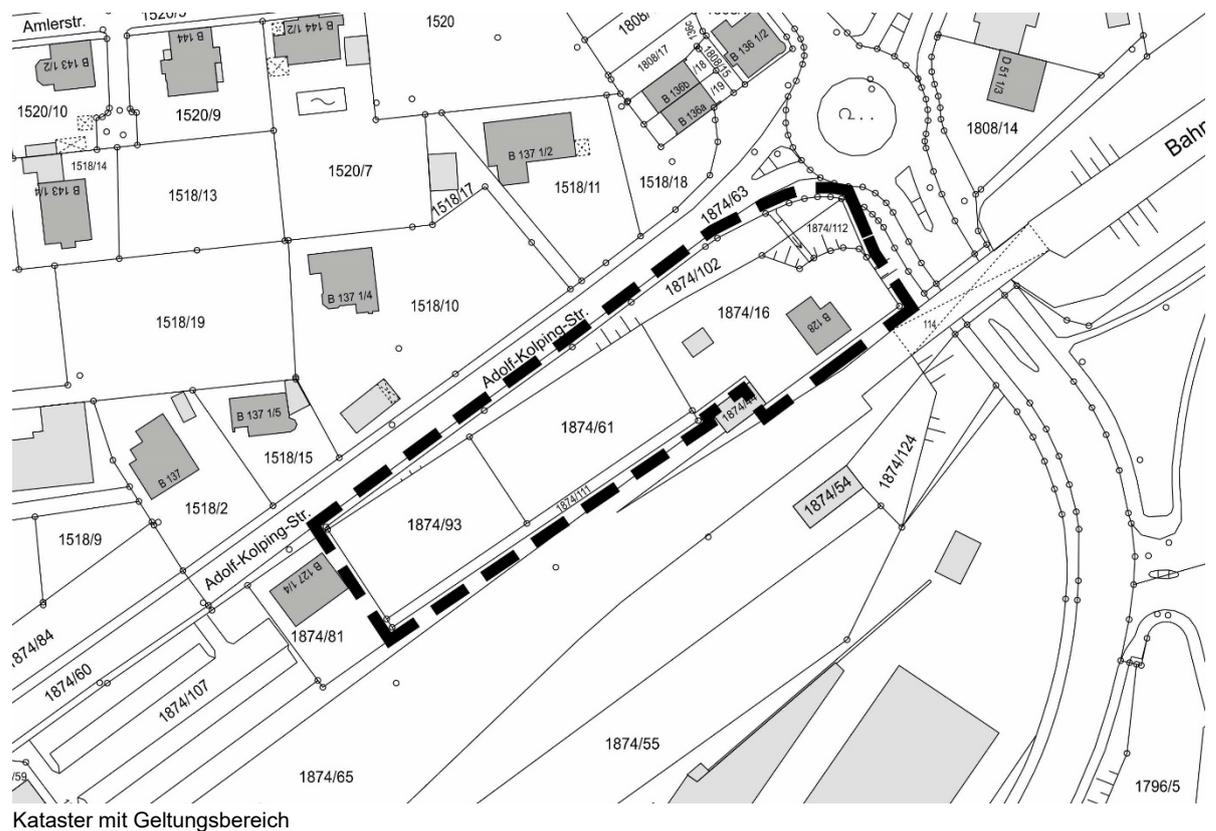
2.1 Lage und Größe des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet liegt nordöstlich des Neuburger Bahnhofs, in unmittelbarer Umgebung des bestehenden Pendlerparkplatzes. Zwischen dem Planungsgebiet und dem bestehenden Parkplatz befindet sich ein Wohnhaus.

Nordwestlich des Planungsgebietes grenzt die Adolf-Kolping-Straße und gegenüberliegend Wohnbebauung an, nordöstlich führt die Augsburgener Straße vorbei, südöstlich des Planungsgebietes verlaufen die Bahngleise und südwestlich grenzt der bestehende Pendlerparkplatz bzw. das dazwischenliegende Wohnhaus an.

Das Planungsgebiet besitzt eine Fläche von ca. 0,38 ha und umfasst die folgenden Flurstücke der Gemarkung Neuburg:

1874/16, 1874/61, 1874/93, 1874/102, 1874/111, 1874/112.



2.2 Vorgaben übergeordneter Planungen/Behörden

Regionalplan: Im Regionalplan der Region 10 Ingolstadt ist Neuburg als Ländlicher Teilraum dargestellt, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll. Zwischen Neuburg a. d. Donau und Ingolstadt ist eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung eingezeichnet. Im Regionalplan sind zudem u. a. folgende Ziele formuliert, die die Erforderlichkeit eines weiteren Pendlerparkplatzes unterstreichen:

- P+R-Plätze sollen an geeigneten Schnittstellen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Personenverkehrs eingerichtet werden.
- Die Schienenstrecke Ingolstadt-Augsburg soll bevorzugt ausgebaut und ihre Leistungsfähigkeit verbessert werden. Die Leistungsfähigkeit der Strecke Ingolstadt-Donauwörth soll verbessert werden.

Auf allen Strecken des regionalen Schienenpersonennahverkehrs sollen zusätzliche Halte vorgesehen und der Bahnverkehr intensiviert werden.

Flächennutzungsplan (FNP): Das Planungsgebiet ist im Flächennutzungsplan der Stadt Neuburg a. d. Donau als Mischgebiet, im Bereich des Böschungshangs auf den Fl. Nrn. 1874/102 und 1874/112 als Grünfläche sowie auf Fl. Nr. 1874/111 als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Der Flächennutzungsplan wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nach § 13a BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

2.3 Topographische Gegebenheiten

Das Planungsgebiet ist im Bereich des geplanten Parkplatzes eben. Im Bereich der dargestellten öffentlichen Grünfläche mit Bindung für Bepflanzungen und die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen im Nordwesten befindet sich eine Böschung, deren Gefälle in Richtung des Kreisels an der Adolf-Kolping-Straße zunimmt.

Geländeauffüllungen und -abgrabungen sind gemäß des Bebauungsplanes innerhalb des Geltungsbereichs untersagt, um das bestehende Gelände zu erhalten.

2.4 Bestehende Nutzung des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet ist derzeit eine Grünfläche mit Baum-/Strauchbestand. Auf der Fläche befindet sich ein leerstehendes Wohnhaus, das bei Umsetzung der Planung abgebrochen werden muss. Innerhalb des Planungsgebiets befinden sich zudem Brunnenstandorte, die im Zuge der Bebauung verfüllt werden müssen.

2.5 Bau- und Bodendenkmäler

Im Baugebiet befinden sich nach den neuesten Erfassungen des Landesamtes für Denkmalpflege keine Bau- oder Bodendenkmäler. Westlich des Planungsgebiets liegt das Ensemble Bahnhofstraße. Dieses wird von der Planung nicht berührt.

2.6 Altlasten

Im Bebauungsplangebiet sind keine Altlasten bekannt.

3. Erschließung

3.1 Verkehr

Die Verkehrserschließung des Planungsgebietes erfolgt über die Adolf-Kolping-Straße.

3.2 Ver- und Entsorgung

Das Planungsgebiet wird an alle Ver- und Entsorgungsanlagen der Stadt Neuburg a. d. Donau angeschlossen.

Befestigte Hof- und Stellplatzflächen dürfen gemäß ATV-A 138 nur in sickerfähiger Ausführung (Rasengitter, Mineralbeton, Schotter, Pflaster mit breiten Rasenfugen) errichtet werden, was eine breitflächige Versickerung über die belebte Bodenzone gewährleistet.

Sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen sind aus Gründen des Stadtbildes unterirdisch zu verlegen.

4. Planungsziel

Ziel des Bebauungsplanes ist die Bereitstellung weiterer Parkplätze im direkten Umfeld des Bahnhofes, u.a. für Zugreisende.

Des Weiteren wird mit der Planung der Erhalt des Baum- und Strauchbestands im Nordosten festgesetzt, um eine Randeingrünung zu erzielen

5. Inhalt des Bebauungsplans

5.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Es handelt sich um Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung bestehend aus Parkplatzflächen und Fahrbahn sowie öffentlichen Grünflächen.

5.2 Einfriedungen

Straßenseitige Einfriedungen dürfen eine Gesamthöhe von 1,20 m, Einfriedungen an den übrigen Grundstücksgrenzen 1,60 m nicht überschreiten.

Als straßenseitige Einfriedungen (auch von der Grundstücksgrenze abgesetzte) sind Mauern und jegliche Art geschlossener, blickdichter Zäune unzulässig.

Durchgehende Betonsockel sind an allen Grundstücksgrenzen untersagt. Lediglich Punktfundamente für Zaunpfosten sind erlaubt.

6. Immissionsschutz

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1-68 „Bahnhof Ost“ der Stadt Neuburg a. d. Donau wurde bzgl. der Geräuschemissionen und –immissionen das Gutachten der Lärmschutzberatung Steger & Partner GmbH, Bericht Nr. 4896/B1/plu vom 14.12.2015 erstellt. Es kommt zu folgenden Ergebnissen:

Durch die Planung verursachte Verkehrsgeräusche:

Durch die Errichtung von 77 zusätzlichen Stellplätzen wird sich das Verkehrsaufkommen in der Adolf-Kolping-Straße nur geringfügig um ca. 16 % (entspricht ca. 0,6 dB(A)) erhöhen.

Unter Berücksichtigung der Geräuschemissionen die vom Stellplatzbereich selbst ausgehen, wird sich an dem durch das Vorhaben am stärksten belasteten Gebäude auf Flurnummer 1874/81 der Beurteilungspegel um bis zu 1,4 dB(A) am Tag und 1,9 dB(A) in der Nacht erhöhen. Somit ist der Beurteilungspegel mit Berücksichtigung des Nullfalls laut Anhang A, Seite 1 Fl.- Nr. 1874/81 (B 127 1/4) zu erwarten:

tags	58,8 dB(A)
nachts	49,5 dB(A)

Aus vorgenannten Daten ist ersichtlich, dass gemäß DIN 18005 die Orientierungswerte für ein Mischgebiet - tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) - nicht überschritten werden.

Die Ausweisung des SO Parkplatz stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff in den bestehenden Verkehrsweg, jedoch keine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV dar.

7. Grünordnung und Grundwasserschutz

Zur Durchgrünung des Gebietes sowie zum Erhalt des teils umfangreichen Baum- und Strauchbestands am Böschungshang wurden im öffentlichen Raum entsprechende Festsetzungen getroffen.

Um den Grünbestand am Böschungshang zu erhalten – auch im Hinblick auf eine Eingrünung des Gewerbegebiets sowie der Parkfläche – wurde entlang der Straße eine öffentliche Grünfläche als Fläche mit Bindung für die Bepflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Der Gehölz- und Strauchbestand auf Flur Nr. 1874/102 ist somit zu erhalten.

Zudem wurden zur Eingrünung des Parkplatzes Grünflächen mit Baumpflanzungen festgesetzt. Bei Pflanzungen ist standortgerechtes Saat- und Pflanzgut zu verwenden. Die im Bebauungsplan dargestellten Bäume sind zu pflanzen.

Bei Verlust sind die festgesetzten Pflanzungen gleichartig und –wertig zu ersetzen.

Die Befestigung von Freiflächen (z.B. Zufahrten, öffentliche Parkflächen) ist nur mit wasser-durchlässigen Befestigungen, wie z. B. Pflaster mit (breiter) Rasenfuge, wassergebundener Decke, Kies- oder Schotterfläche, Schotterrasen oder Rasengittersteinen zulässig. Auf diesen Flächen nicht zulässig sind wasserundurchlässige Befestigungen, wie z.B. Asphalt, Beton oder befestigte Flächen mit Fugendichtung.

8. Faunistische Untersuchung/Vermeidungsmaßnahmen

Zur Überprüfung, ob durch das Vorhaben Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden könnten, wurde am 25.09.2015 eine Übersichtsbegehung der Fläche von einem Dipl. Biologen durchgeführt.

Der Baumbestand wurde auf Spechthöhlen und potentielle Fledermausquartiere überprüft. Die auf dem Gelände bestehenden Bäume (Obstbäume, eine größere Fichte, diverse Laubbäume) sind weitestgehend geringen Alters und weisen somit mit wenigen Ausnahmen Gehölze mit geringen Durchmessern auf. Es wurden bei dieser Begehung keine potenziellen Fledermausquartiere gefunden. Totholzkäfer sind ebenso nicht zu erwarten.

Das im Nordosten bestehende größere Gebäude ist derzeit stark von Baum- und Strauchbestand eingewachsen. Dieses konnte daher nicht untersucht werden. Vor dem Abriss ist das Gebäude auf Fledermausquartiere zu untersuchen.

Die Untersuchung nach Brutvögeln ergab, dass keine Spechthöhlen auf dem Grundstück gefunden wurden und keine charakteristischen und anspruchsvolleren Vogelarten zu erwarten sind. Nach den Ergebnissen der Übersichtsbegehung sind nur weit verbreitete Baum- und Gebüschbrüter zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass durch das Vorhaben keine populationsbezogene Verschlechterung des Erhaltungszustandes für diese Arten ausgelöst wird.

Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen sind die Rodungsarbeiten jedoch außerhalb der Vogelbrutzeit (Anfang März bis Ende September) im Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar durchzuführen.

Im Planungsgebiet wurde ein Zauneidechsenvorkommen festgestellt. Daher muss aus artenschutzrechtlicher Sicht ein strukturreiches Ausgleichshabitat hergestellt werden, die Tiere von der Vorhabensfläche abgesammelt werden und in das neue Habitat umgesiedelt werden. Der Bestand der genannt muss trotz Rea-lisierung des Vorhabens gewährleistet sein. Es muss nach § 45 Abs. 7

BNatSchG eine Ausnahmegenehmigung bei der Unteren Naturschutzbehörde Neuburg an der Donau zum Absammeln der Tiere eingeholt werden.

Des Weiteren wurde eine seltene Orchideenart, Vermutung des Siebenschläfers und Vermutung der Fledermaus festgestellt. Für alle o.g. Arten sind Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität bzw. eine Umsiedlung erforderlich. Alle erforderlichen Maßnahmen sind dem, diesem Bebauungsplan beiliegenden, artenschutzrechtlichen Umweltbericht vom 24.02.2025 zu entnehmen und so umzusetzen.

9. Hinweise

1. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Brunnenstandorte. Diese sind im Zuge der Bebauung zu verfüllen.
2. Bodendenkmäler unterliegen der Meldepflicht nach Art. 8 BayDSchG.
3. Richtfunkverbindungen:
Durch das Plangebiet führen vier Richtfunkverbindungen hindurch: die Fresnel-zone der Richtfunkverbindungen 508552536 und 508555927 befindet sich in ei-nem vertikalen Korridor zwischen 20 m und 50 m über Grund und die Fresnelzo-ne der Richtfunkverbindungen 508554194 und 508554195 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 19 m und 49 m über Grund , somit besteht durch die geplante Bebauung keine Beeinträchtigung. Die Richtfunktrasse mit Schutzkorri-dor ist im Bebauungsplan dargestellt. Es muss ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30m und ein vertikaler Schutzabstand von mindestens +/- 15m eingehalten werden. Bei Bautätigkeit mit Kranaufstellung ist dies mit der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG im Vor-feld abzustimmen, um etwaige längere Störungen zu vermeiden.
4. Deutsche Bahn:
Bei den Grundstücken Fl.Nr.: 1874/133 und 1874/134 jeweils Gemarkung Neu-burg handelt es sich um Flächen die nicht von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG freigestellt sind. Daher sind sie als Bahnlagen nachrichtlich im Bebauungsplan mit aufgenommen. Diese Flächen dienen als Schutzabstände zu Oberlei-tungsmasten, die nicht überbaut, bepflanzt etc. werden dürfen. Des Weiteren darf durch das gesamte Vorhaben die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahn-verkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

4.1. Bedingungen, Auflagen und Hinweise:

Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlage hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingun-gen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

Es ist jederzeit zu gewährleisten, dass durch Bau, Bestand und Betrieb der geplanten Anlagen keinerlei negativen Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs entstehen können.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplanten Baumaßnahmen und das Betreiben der baulichen Anlagen betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisen-bahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten. Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen des Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der "Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen" (EL TB) der Deutschen Bahn AG zu beachten.

Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen, insbesondere während der Bauarbeiten, in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Deutschen Bahn (3,30 m lichter Raum von Gleisachse) ist auf Dauer sicher auszuschließen. Sollte das Freihalten des geforderten

Raumes nicht gewährleistet werden können, so ist für den Zeitraum der Bauarbeiten, Inspektion und/oder Instandhaltungsmaßnahmen das Gleis für den Zugverkehr zu sperren. Die Sperrung der Gleise mittels einer baubetrieblichen Anmeldung und einer Betriebs- und Bauanweisung (Betra) ist rechtzeitig vor Baubeginn gemäß Ril 406 bei dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG zu beantragen. Fristen sind bei dem zuständigen Baubetriebskoordinator der DB Netz AG zu erfragen.

Der Bauherr ist angehalten, das Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge der-art einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird.

Sollte ein Betreten der Bahnanlagen notwendig werden, ist rechtzeitig im Vorfeld eine örtliche Einweisung durchzuführen, die Seite 1 des Sicherungsplanes ist vorzulegen. Außerdem dürfen die Arbeiten nur im Schutz von Sicherungsposten bzw. anderen zugelassenen Sicherungsver- ahren ausgeführt werden. Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht be-treten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen.

Das Betreten von Bahnanlagen durch Dritte ist ohne Genehmigung nicht gestattet. Die Erlaub-niskarte für Dritte zum Betreten der Bahnanlagen für Vermessungsarbeiten, zur Entnahme von Bodenproben etc. wird gemäß DB Ril 135.0201 bei der DB Netz AG beantragt. Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen.

Anfallendes Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahn-körper auftreten. Die entsprechenden Merkblätter und Regelwerke - insbesondere ATV-DVWK-M 153, DWA-A 138 und die Verordnung über die erlaubnisfreie schadlose Versickerung von ge-sammeltem Niederschlagswasser (NWFreiV) sowie den dazugehörigen Technischen Regeln (TRENGW) - sind zu beachten und umzusetzen.

Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Konzernrichtlinie 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, War-tungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.

Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebsein-richtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Si-cherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebs-störende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind vom Antragstel-ler bzw. dessen Rechtsnachfolger zu tragen.

Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement (I.NF-S-D), einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vor-gesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Der Bauherr ist verpflichtet, die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Was-ser, Kanal usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen.

Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung in Grenzen zu halten. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken.

Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Es muss in jedem

Fall dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage (Gleisbereich) gelangen können (Vermeidung von Betriebsgefährdungen).

Beim möglichen Einsatz eines Spritzgerätes verweisen wir auf die Gefahr (z.B. elektrischer Überschlag), die von der angrenzenden Bahn-Oberleitung (15 000 V) ausgeht. Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u.a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von be-stehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicher-heit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigen-tümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen (z.B. Baustellenbeleuchtung, Parkplatz-beleuchtung, Leuchtwerbung aller Art etc.) in der Nähe der Gleise oder von Bahnübergängen etc. hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden, es sei denn, es wird aufgrund vorübergehender Inanspruchnahme von Bahngrund ein Kurzzeitmiet-vertrag abgeschlossen (Baustelleneinrichtungsfläche).

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

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbe-sondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektri-sche Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls vom Bauherrn auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

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

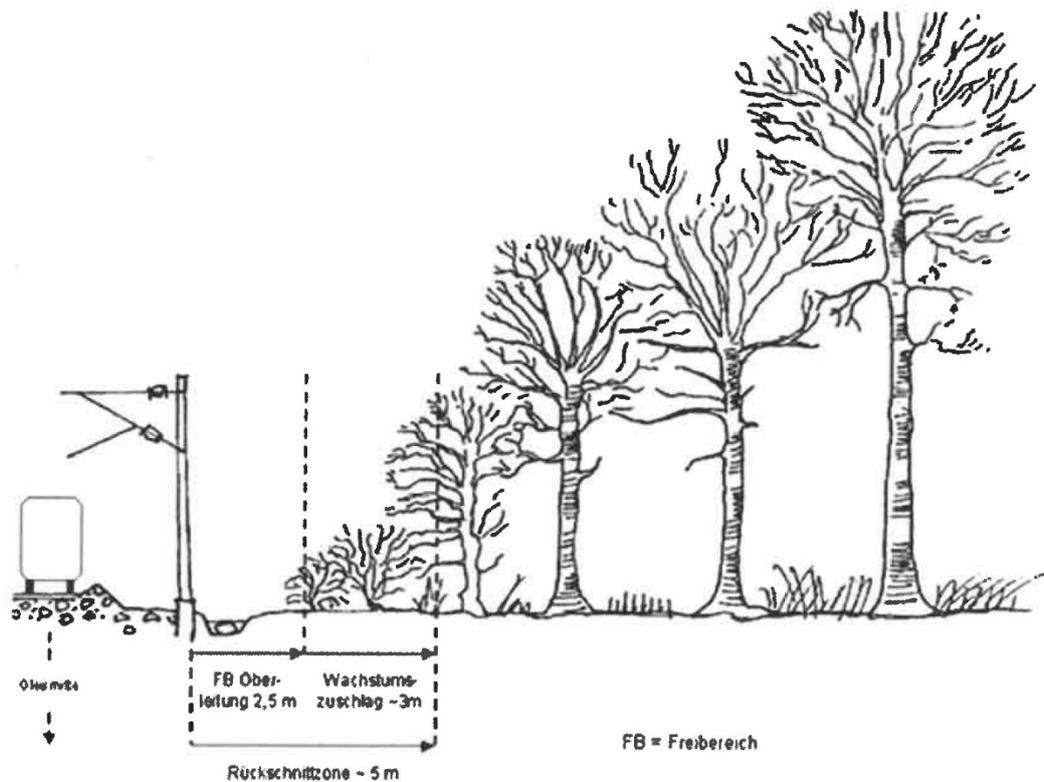
Im angefragten Bereich befinden sich Kabel, Leitungen und Anlagen der DB Energie GmbH. Vor Abriss-/ Umbauarbeiten ist das Kabel Nr. 43 (Zuleitung Whs Siegau) auf Spannungsfreiheit zu prüfen sowie ordnungsgemäß und nach anerkannten Regeln der Technik außer Betrieb zu nehmen. Der beigefügte Kabellageplan der DB Energie GmbH ist zwingend zu berücksichtigen.

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte diesbezüglich an die DB Energie GmbH, Bezirk München (I.ET-S-S-MÜ). Die Flächen befinden sich in unmittelbarer Nähe zu unserer Oberleitungsanlage. Wir weisen hier-mit ausdrücklich auf die Gefahren durch die 15000 V Spannung der Oberleitung hin und die hier-gegen einzuhaltenden einschlägigen Bestimmungen.

Gegenüber den stromführenden Teilen der Oberleitungsanlagen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen gemäß den VDE-Richtlinien einzuhalten.

Die Standfestigkeit der angrenzenden Oberleitungsmasten darf durch die künftige Baumaß-nahme nicht beeinträchtigt werden. Ein Schutzabstand beim Mast 20-9 von mindestens 5, 00 Metern zur Fundamentaußenkante und beim Mast 20-10 von mindestens 3,00 Metern zur Funda-mentaußenkante muss eingehalten werden. Bei Grabarbeiten innerhalb des Umkreises von 5,00 Metern um die Oberleitungsmasten ist ein Standsicherheitsnachweis durch einen EBA-zertifizierten Prüfstatiker vorzulegen. Ein Schutzabstand von 3,00 Metern zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung ist mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen sicherzu-stellen und einzuhalten. Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand :s; 4,00 Meter) sind bahnzuerden, ggf. muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden. Einfrie-dungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden, ggf. ist ein Prellleiter

anzubringen. Elektrisch leitende Teile im Handbereich (= 2,50 Meter) zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden. Der sicherheitsrelevante Einflussbereich der Vegetation (Skizze) ist zwingend zu beachten:



Der beigefügte Oberleitungslageplan der DB Netz AG ist zwingend zu berücksichtigen. Für Rückfragen wenden Sie sich bitte diesbezüglich an die DB Netz AG, Instandhaltung (I.NA-S-N-AUG-1).

Belange der DB Kommunikationstechnik GmbH

Eine Beteiligung der DB Kommunikationstechnik GmbH hat ergeben, dass der angefragte Bereich im näheren Umfeld ein Lwl-Kabel der DB Netz AG enthält. Daher ist rechtzeitig vor Baubeginn zwingend eine Kabeleinweisung bei der DB Kommunikationstechnik GmbH zu beauftragen. Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern. Die Lage des vorhandenen Lwl-Kabels ist zwingend zu beachten. Siehe hierzu den beiliegenden Kabellageplan.

Der gewöhnliche Betrieb dieser Kabelanlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Ent-störung und Instandhaltung dürfen keinesfalls behindert oder beeinträchtigt werden. Ein Sicherheitsabstand von mindestens 2,00 m muss eingehalten werden. Die Kabelanlagen dürfen nicht überbaut werden und müssen immer frei zugänglich sein auch während der Bauphase. Bei Kreuzungen sind die Kabelanlagen grundsätzlich zu unterkreuzen. Die Maßnahmen an Kabelanlagen (Sicherungsmaßnahmen, Verlegearbeiten etc.) müssen rechtzeitig vor Baubeginn beauftragt werden (Kontakt: db.kt.trassenauskunft@deutschebahn.com). Alle hieraus entstehenden Kosten gehen zu Lasten des Antragstellers oder dessen Rechtsnachfolgern. Auf Strafverfolgung bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen.

Vor Beginn jeglicher Tiefbauarbeiten ist eine Kabeleinweisung erforderlich. Mit den Arbeiten darf erst begonnen werden, wenn die Kabeleinweisung stattgefunden hat, die Kabellage zweifelsfrei feststeht und die bauausführende Firma die Beachtung und Einhaltung der

Bestimmungen und die Anwendung der Schutzmaßnahmen für die TK-Kabelanlagen laut Kabelmerkleblatt 892.9122A01 nachweislich schriftlich bestätigt hat.

Die Forderungen des Kabelmerkleblattes und des Merkleblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ sind strikt einzuhalten. Die Merkleblätter und eine Verpflichtungserklärung werden bei der örtlichen Einweisung übergeben. Die Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an uns zurückzusenden. Ohne der unterzeichneten Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

Bitte beauftragen Sie mit mindestens 10 Werktagen Vorlauf und unter Angabe der Bearbeitungsnummer 2022000380 eine Kabeleinweisung. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Kontakt: db.kt.trassenauskunft-tk@deutschebahn.com.

Die Gültigkeit der Betreiber Auskunft bezieht sich ausschließlich für den Zeitraum von 6 Monaten. Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Betreiber Auskunft erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abgegrenzten Bereiches. Die Ihnen überlassenen Unterlagen bleiben Eigentum der DB Netz AG und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet, noch vervielfältigt werden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten.

Treten unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen aus, so ist umgehend die Deutsche Bahn AG zu informieren.

Der Bauherr ist verpflichtet, die örtlichen zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal, usw.) über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen selbst zu befragen und deren Lage örtlich festzustellen.

Belange der DB Station & Service AG

Während der Bauphase muss gewährleistet sein, dass der Reisendenstrom ungehindert stattfinden kann. Wir weisen darauf hin, dass ein barrierefreier Ausbau der Verkehrsstation für 2027 geplant ist. Als Ansprechpartner steht Ihnen diesbezüglich die DB Station&Service AG, Bahnhofsmanagement Rosenheim (I.SP-S-ROS) zur Verfügung.

Bezüglich der Anforderungen der Deutschen Bahn ist auch die beiliegende Stellungnahme der DB Immobilien vom 28.01.2022 zu beachten.

5. Beleuchtung

Es sind LED-Lampen mit geringstmöglichem Blauanteil (max. Farbtemperatur von 2400 Kelvin) zu wählen und eine 360°-Ausrichtung, durch Abschirmungen nach oben und Ausrichtung nach unten, zu vermeiden. Bewegungsmelder sind zu verwenden, um Licht nur einzusetzen, wenn es tatsächlich erforderlich ist. Die Beleuchtungsstärke an den Parkplatzrändern darf maximal 5 Lux betragen. Zum Schutz von Menschen sowie Insekten und nachtaktiven Tieren ist unnötige künstliche Beleuchtung zu vermeiden. Hier ist der „Leitfaden zur Eindämmung der Lichtverschmutzung – Handlungsempfehlungen für Kommunen“ des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz heranzuziehen.

Neuburg an der Donau, den 10.04.2025

Stadt Neuburg an der Donau

Dr. Gmehling

Oberbürgermeister