

Deckblatt Nr. 22

ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES

**„PASSAUER STRASSE“ (Süd)**

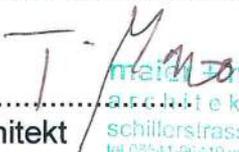
Gemeinde: Stadt Vilshofen an der Donau

Landkreis: Passau

Regierungsbezirk: Niederbayern

Flur Nr. i. Geltungsbereich: 290/11; 290/12; 290/57; 290/80; 290/81 (Teilfläche)  
290/96 (Teilfläche); 354/10 (Teilfläche); 396; 397;  
398  
Gemarkung Vilshofen

Vilshofen an der Donau, 24.06.2021

  
Architekt **maier maier**  
architekten gmbh  
schillerstrasse 29 94474 vilshofen  
tel 08541-90410; www.arch-maier.de; info@arch-maier.de



## Inhaltsverzeichnis

1	Verfahren	3-4
2	Bebauungsplan	5
3	Textliche Festsetzungen	6-8
4	Textliche Hinweise	8-14
5	Zeichenerklärung für planliche Festsetzungen	15-16
6	Zeichenerklärung für planliche Hinweise	17
7	Begründung	18-23
8	Anlage 1 – Schemaschnitt zur künftige Höhenentwicklung	24
9	Anlage 2 – Beschattungsstudie 21.Juni, 23. September, 21. Dezember	25-27
10	Fortführungsnachweis	28-29

## 1. Verfahren

**Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB)**

Der Stadtrat der Stadt Vilshofen hat in der Sitzung vom 22.03.2018 die Änderung des Bebauungsplanes beschlossen. Durch den ergänzenden Beschluss des Stadtrates der Stadt Vilshofen in der Sitzung vom 14.06.2018 wurde die Änderung im beschleunigten Verfahren gem. §13 a BauGB beschlossen.

**Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs.1BauGB)**

Der Vorentwurf des Deckblattes in der Fassung vom 12.09.2019 wurde mit Begründung gem. §3 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 07.10.2019 bis einschließlich 06.11.2019 öffentlich ausgelegt.

**Frühzeitige Behördenbeteiligung (§ 4 Abs.1BauGB)**

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden zur Abgabe ihrer Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplanes in der Fassung 12.09.2019 in der Zeit vom 07.10.2019 bis 06.11.2019 weiter beteiligt.

**Öffentliche Auslegung des Planentwurfes (§ 3 Abs. 2 BauGB)**

Der Entwurf des Deckblattes in der Fassung vom 18.03.2021 wurde mit Begründung gem. §3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 27.04.2021 bis einschließlich 26.05.2021 öffentlich ausgelegt.

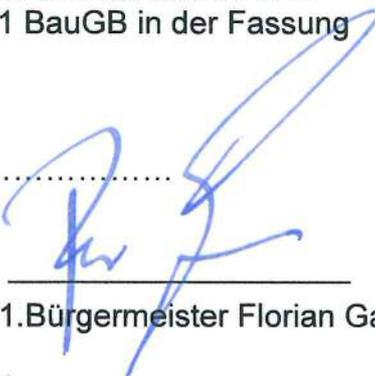
**Behördenbeteiligung (§ 4 Abs.2 BauGB)**

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden zur Abgabe ihrer Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 18.03.2021 in der Zeit vom 27.04.2021 bis 26.05.2021 weiter beteiligt.

**Satzungsbeschluss (§ 10 Abs. 1 BauGB)**

Die Stadt Vilshofen an der Donau hat mit Beschluss des Stadtrates vom 24.06.2021 den Bebauungsplan gemäß § 10 Abs.1 BauGB in der Fassung vom 24.06.2021 als Satzung beschlossen.

Stadt Vilshofen an der Donau, den ..... 24. SEP. 2021 .....



1. Bürgermeister Florian Gams

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan wurde am ..... 02. OKT. 2021 ..... gemäß §10 Abs.3 Satz 1 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig.

Auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie die Rechtsfolgen des §215 Abs.1 BauGB wird hingewiesen:  
Unbeachtlich werden demnach:

- 1) Eine nach §214 Abs.1 Nr.1 bis 3 BauGB beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
- 2) Eine unter Berücksichtigung des §214 Abs.2 BauGB beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplanes und
- 3) Nach §214 Abs. 3 Satz 2 BauGB beachtliche Mängel des Abwägungsvorganges,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung des Bebauungsplanes schriftlich gegenüber der Stadt Vilshofen an der Donau geltend gemacht worden sind. Der Sachverhalt, der Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist darzulegen.

Außerdem wird auf die Vorschriften des §44 Abs.3 Satz 1 und 2 sowie Abs. 4 BauGB, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl I.S. 2414) hingewiesen. Danach erlöschen Entschädigungsansprüche für nach den §§39 bis 42 BauGB eingetretene Vermögensnachteile, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird.

Deckblatt Nr.22 Süd zum Bebauungsplan „Passauer Straße“ M 1:1000



## Änderungsinhalt:

### 3. Textliche Festsetzungen: (§ 9 BauGB)

#### 3.1 Allgemein

Die nachstehenden Festsetzungen gelten nur für den Bereich dieses Deckblattes. Sofern nicht verändert, gelten im Übrigen die bisherigen Festsetzungen des Bebauungsplanes

#### 3.2 Abstandsflächen

Die Abstandsflächenregelung nach Art. 6 BayBO ist außer Kraft gesetzt. Vorrang haben die in diesem Deckblatt festgesetzten Baugrenzen.

#### 3.3 Art der baulichen Nutzung

MU            Urbanes Gebiet nach §6a BauNVO  
Nicht zulässig sind die Ausnahmen des  
§6a Abs.3 BauNVO (Tankstellen, Vergnügungsstätten)

#### 3.4 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs.1 und 2 Bau NVO wie folgt festgesetzt:

	GRZ	GFZ	Wandhöhe
MU Typ A	max. 0,80	max. 2,40	max. 14,50m
MU Typ B	max. 0,80	max. 2,40	max. 11,50m
MU Typ C	max. 0,80	max. 2,40	max. 14,50m

MU Typ A: Das oberste Geschöß ist an der Nordseite gemessen ab Außenkante Gebäude um mind. 5,00m zurückzusetzen.

Die Wandhöhe wird gem. §6 Abs.4 BayBO festgesetzt. Sie werden jeweils traufseitig gemessen von OK natürlichem Gelände bis Schnittpunkt Wand/Dachhaut.

Bei Pultdächern hingegen wird die Wandhöhe von OK natürlichem Gelände bis zum Schnittpunkt Wand/Dach firstseitig gemessen.

#### 3.5 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden gem. § 9 Abs. 1 Bau GB i.V. mit § 23 Abs. Bau NVO durch Baugrenzen festgesetzt.

Eine Überschreitung der festgesetzten GRZ durch Flächen für Stellplätze und Garagen sowie deren Zufahrten bis zu einer GRZ von 0,9 ist zulässig, soweit sie unterhalb der Geländeoberfläche liegen und die Geländeoberfläche dauerhaft begrünt wird.

### 3.6 Bauliche Gestaltung

#### 3.6.1 Dachform/Dachneigung

MU Typ A	Flachdach 0-5°, Pultdach 5-8°
MU Typ B	Satteldach, Walmdach 15-35°
MU Typ C	Satteldach, Walmdach 15-35°, Flachdach 0-5°, Pultdach 5-8°

Grundsätzlich muss die Hauptfirstrichtung über die Längsseite des Gebäudes verlaufen.

#### 3.6.2 Dacheindeckung

Satteldach/Walmdach:	Pfannen naturrot bis erdfarben, anthrazit
Pultdach:	Blecheindeckung silberfarben, kupferfarben, anthrazit
Flachdach:	Folieneindeckung
	Blecheindeckung silberfarben, kupferfarben, anthrazit
	Zulässig sind auch begrünte Dächer (bevorzugt)

Kupfer-, zink- oder bleigedckte Hauptdachflächen sowie aus sonstigen Schwermetallen sind unzulässig.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach den Fachregeln des ZVHD (Zentralverband des Deutschen Dachdeckerhandwerks) ein „regensicheres Unterdach“ bei flachen Dachneigungen unter 22° vorzusehen ist.

#### 3.6.3 Dachgaupen

Aus städtebaulichen Gründen erst ab einer Dachneigung von 28° zulässig. Der Abstand der Dachgaupen zueinander muss mindestens 1,50m und vom Ortgang mindestens 2,50m betragen. Pro Dachfläche max. 2 Einzelgaupen.

Aneinandergereihte Dachgaupen sind unzulässig.

Vorderfläche der Einzelgaupen: max. 2m<sup>2</sup>.

#### 3.6.4 Garagen, Nebengebäude, Stellplätze

Tiefgaragen, Garagen und Stellplätze sind neben den dafür vorgesehenen Flächen auch innerhalb der Baugrenzen zulässig.

Werden Garagen an der Grenze zusammengebaut, sind sie so zu gestalten, dass eine einheitliche Gestaltung zustande kommt.

Grenzgaragen müssen bei beidseitiger Grenzbebauung giebelseitig an der Grundstücksgrenze errichtet werden, d.h. Firstrichtung parallel zur Straße.

Der Zweitbauende hat sich in Dachform, Dachneigung und Gestaltung an den Erstbauenden zu halten.

Dachform	Satteldach 15-35°
	Pultdach 5-8°
	Flachdach 0-5°

Stellplätze sind versickerungsfähig auszubilden. Zulässig sind Rasenfugenpflaster mit einem Mindestfugenabstand von 1,5cm, Rasengittersteine, Schotterrassen, wassergebundene Decken oder Kieselbelag mit entsprechendem, versickerungsfähigem Unterbau.

### 3.7 Topographie/Geländeverhältnisse

- Aufschüttungen und Abgrabungen sind bis max. 0,80m ab Urgelände zulässig
- In den Eingabeplänen sind das geplante und ursprüngliche Gelände darzustellen
- Das Urgelände ist soweit als möglich zu erhalten. Geländeänderungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.

### 3.8 Lärmschutz

Im Rahmen der Einzelbaugenehmigungsverfahren ist für Bauvorhaben, welche schützenswerte Räume gem. DIN 4109 aufweisen, verbindlich eine schalltechnische Untersuchung durch ein entsprechendes Fachbüro durchzuführen, im Rahmen derer der Nachweis über die Einhaltung der Anforderungen von den jeweiligen Bauherrn ein Nachweis zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzvorgaben d. h. Ermittlung der erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße  $R'_{w, res}$  der Außenbauteile, Dimensionierungen der Schallschutzfenster, Auslegung der Lüftungsanlage, etc., geführt wird. Hierin sind die einzelnen Immissionsorte (innerhalb des Geltungsbereiches des Deckblatts mit den Richtwerten des urbanen Gebiets MU und außerhalb des Deckblattes aber innerhalb des Geltungsbereiches MI Passauer Straße gemäß den Vorgaben für ein Mischgebiet MI), zu berücksichtigen.

## 4. Textliche Hinweise

### 4.1 Deutsche Bahn

#### 4.1.1 Infrastrukturelle Belange

Durch das vorgesehene Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

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

Ein unbefugtes Betreten des Gleis- bzw. Gefahrenbereichs ist durch geeignete Maßnahmen vor, während und nach den Bauarbeiten zu verhindern. Ggf. ist ein Bauzaun zu errichten.

Das Betreten der Baustelle über das Betriebsgleis ist nicht gestattet, ansonsten ist eine Absicherung der Mitarbeiter (MA) mit Sicherheitsplan und Sicherungsfirma erforderlich, wenn ein Betreten über das Betriebsgleis erforderlich sein sollte. Aufgrund der Nähe zu den Anlagen ist eine Einweisung der Baufirma durch den Bezirksleiter Fahrbahn und den Bezirksleiter Oberleitung vor Beginn der Bauarbeiten notwendig.

Ansprechpartner Bezirksleiter Fahrbahn: DB Netz AG, Oberbau Plattling (I.NA-S-N-REG-IF 03), Herr Stefan Suckow, Werkstr. 33, 94447 Plattling, Mobil.: 0160/97428497, E-Mail: [stefan.suckow@deutschebahn.com](mailto:stefan.suckow@deutschebahn.com).

Ansprechpartner Bezirksleiter Oberleitung: DB Netz AG Energieanlagen (I.NA-S-N-REG-IE), Herr Christian Bösl, D.-Martin-Luther-Str. 8, 93047 Regensburg, Mobil.: 0160/8937353, E-Mail: [christian.boesl@deutschebahn.com](mailto:christian.boesl@deutschebahn.com).

Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung vorzulegen. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen.

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

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

Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben. Grundsätzlich ist für Baumaßnahmen ein Abstand von 5,0 m zum Gleisbereich einzuhalten. Bei Einsatz eines Baggers ist ein Sicherheitsabstand von  $\geq 5,0$  m zum Gleis einzuhalten, ansonsten ist eine Absicherung des Baggers mit Sicherungsplan und Sicherungsfirma erforderlich.

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 Antragsteller 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 frühzeitig 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), Herr Adalbert Willi, Sandstraße 38 – 40, 90443 Nürnberg, Tel.: 0911/219-3516, E-Mail: [adalbert.willi@deutschebahn.com](mailto:adalbert.willi@deutschebahn.com), einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichttraumprofil 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 bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die Deutsche Bahn das Recht vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

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).

Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.).

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von den Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, so behält sich die DB AG weitere Auflagen und Bedingungen vor. Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

Wir verweisen auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben.

#### 4.1.2 Belange Oberleitung der DB Netz AG

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

Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen.

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

Die Standfestigkeit der angrenzenden Oberleitungsmasten darf durch die künftige Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Ein Schutzabstand von mindestens 5,00 Metern zur Fundamentaußenkante muss eingehalten werden. Dies betrifft insbesondere die Fl.-Nr. 290/101 und 290/103, Gemarkung Vilshofen. Bei Grabarbeiten innerhalb des Umkreises von 5,00 Metern um die Oberleitungsmasten sind nicht zulässig. Ein Schutzabstand von 3,00 Metern zu unter Spannung stehenden Teilen der Oberleitung ist mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien, Personen sicherzustellen und einzuhalten. Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand  $\leq 4,00$  Meter) sind bahnzuerden, ggf. muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden. Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden, ggf. ist ein Prelleiter anzubringen. Elektrisch leitende Teile im Handbereich (= 2,50 Meter) zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden.

Die elektromagnetische Beeinflussung aus den Oberleitungen muss hingenommen werden.

Die Endwuchshöhe der zu pflanzenden Bäume sollte 4,0 m nicht überschreiten. Ausgehend von der Endwuchshöhe der Bäume ist ein Abstand von 5,00 m zu den Stromleitungen einzuhalten.

Des Weiteren ist eine Zuwegung zu den Bahnanlagen, insbesondere Oberleitungsanlagen, bzw. zu den Türen der Lärmschutzwand im vorgelegten Bebauungsplan nicht ersichtlich. Wir bitten Sie diesen Aspekt mit der DB Netz AG, Oberbau Buchloe (I.NP-S-D-AUG(IFC)), Herrn Christian Bösl, D.-Martin-Luther-Str. 8,

93047 Regensburg, Mobil.: 0160/8937353, E-Mail: christian.boesl@deutschebahn.com, abzustimmen und nach Erfordernis vertraglich zu regeln.

#### 4.1.3 Belange der DB Kommunikationstechnik GmbH

Eine Beteiligung der DB Kommunikationstechnik GmbH hat ergeben, dass der angefragte Bereich TK-Kabel oder TK-Anlagen 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 im Bahnhofsvorfeld und Straßenbereich vorhandenen TK Kabels ist zwingend zu beachten. Siehe hierzu den beiliegenden Kabellageplan.

Eine dingliche Sicherung des TK Kabels - falls noch nicht vorhanden - ist zwingend erforderlich. Ebenso die dauerhafte und uneingeschränkte Zugänglichkeit. Das Kabel darf nicht zusätzlich überbaut oder weiter überschüttet werden.

Der gewöhnliche Betrieb dieser Kabelanlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Entstörung 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-tk@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 Kabelmerkblatt 892.9122A01 nachweislich schriftlich bestätigt hat.

Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter 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 2021015960 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.

Für Rückfragen steht Ihnen die DB Netz AG, LST / Tk / EA (I.NP-S-D-REG(IL)), Herrn Dieter Zeller, D.-Martin-Luther-Str. 8, 93047 Regensburg, Tel.: 0941/500-2341, Mobil: 0160/97480472, Email: [dieter.zeller@deutschebahn.com](mailto:dieter.zeller@deutschebahn.com), zur Verfügung.

Der angefragte Bereich befindet sich auf öffentlichem Grund. Ab dem 1. April 2017 stehen die Bestandspläne der Vodafone und der Vodafone Kabel Deutschland Telekommunikationsanlagen für das gesamte Bundesgebiet gemeinsam über das Webportal „externe Webauskunft“ zur Verfügung.

Bitte nutzen Sie daher unseren kostenlosen Self-Service unter <https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/>.

Auf dieser Seite können Sie sich in wenigen Schritten anmelden und die Daten zu Ihrem Planungsgebiet abrufen. Für die elektronische Webauskunft beachten Sie bitte die FAQ's, die alle wichtigen Informationen enthalten. Dieser Link befindet sich oben rechts auf der Startseite. Die meisten Fragen, die sich während der Bedienung der elektronischen Webauskunft ergeben, sind dort erläutert. Ist Ihr Problem auch dort nicht aufgelistet, wenden Sie sich bitte an: [kabel-planauskunft.de@vodafone.com](mailto:kabel-planauskunft.de@vodafone.com). Bei einer Anfrage über eine längere Strecke wäre es für die Fa. Vodafone GmbH auch ggf. interessant, eine Mitverlegung zu machen. Bitte senden Sie uns in diesem Falle dann noch Informationen an folgende E-Mail: [TLTT.Transport-Planung@vodafone.com](mailto:TLTT.Transport-Planung@vodafone.com).

Wir möchten Sie ausdrücklich darauf hinweisen, dass die DB Kommunikationstechnik GmbH für die Beschädigung an Telekommunikationsanlagen, die auf übermittlungsbedingte Planungenauigkeiten zurückzuführen sind, keine Haftung übernimmt.

Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangenauigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind.

Sollten Sie bei den Bauarbeiten auf in den Plänen nicht angegebene TK-Kabel oder TK-Anlagen stoßen, informieren Sie uns bitte unverzüglich.

#### 4.1.4 Belange der Leit- und Signalanlagen (LST) der DB Netz AG

Durch die Baumaßnahme darf der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen LST- Anlagen, einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden. Zugang und Zufahrt zu den vorhandenen LST- Anlagen müssen auch weiterhin uneingeschränkt möglich sein.

#### 4.1.5 Belange der DB Station & Service AG

Die DB Station & Service AG verzichtet auf die im Kaufvertrag für das Grundstück 290/11, Gemarkung Vilshofen, enthaltene dingliche Sicherung der Parkplätze. Durch die Umgestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes werden ausreichend Ersatzparkplätze geschaffen.

#### 4.1.6 Belange der DB Energie GmbH

Wir weisen darauf hin, dass für die Anbindung der neuen 50 Hz-Zuleitung an die Schaltwarte (SW) Vilshofen ein Leerrohr am Betonschaltheus vorgesehen ist. Für Rückfragen steht Ihnen die DB Energie GmbH, Bezirk Nürnberg (I.ET-S-S-NÜR), Herr Ralf Bockenfeld, Im Güterbahnhof 1, 93047 Regensburg, Tel.: 089/13087952, Mobil: 0160/ 97440087, E-Mail: [ralf.bockenfeld@deutschebahn.com](mailto:ralf.bockenfeld@deutschebahn.com), zur Verfügung.

#### 4.1.7 Belange des Kanalmanagements der DB AG

Im Zuge der benannten Baumaßnahmen soll das Kanalnetz des Fremdgrunds vom DB-Kanalnetz getrennt und direkt in den kommunalen Sammler abgeleitet werden, falls keine vertraglichen Regelungen zur Einleitung vorliegen. Abwasser darf künftig nicht auf oder über DB-Grund abgeleitet werden. Der folgende Ausschnitt der Kanalsysteme ist zu beachten.



Für Rückfragen steht Ihnen die Deutsche Bahn AG, Infrastruktursanierung/  
Kanalmanagement (CR.R-S-K), Herr Leonhard Krusche, Barthstraße 12, 80339  
München, Tel.: 089/13087952, Mobil: 0152/37460687, E-Mail:  
leonhard.krusche@deutschebahn.com, zur Verfügung.

#### 4.2 Altlasten

Gemäß Angabe der zuständigen Fachstelle am Landratsamt Passau sind keine Angaben zu Altlasten im Geltungsbereich bekannt.

Es wird empfohlen, bei evtl. erforderlichen Aushubarbeiten das anstehende Erdreich generell von einer fachkundigen Person organoleptisch beurteilen zu lassen. Bei offensichtlichen Störungen oder Verdachtsmomenten (Geruch, Optik etc.) ist das Landratsamt bzw. das WWA Deggendorf zu informieren.

#### 4.3 Bodendenkmalpflegerische Belange

Für Bodeneingriffe jeglicher Art im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7.1 BayDSchG notwendig, die in einem eigenen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist. Folgende Bodendenkmäler im Planungsgebiet sind bekannt:

4.3.1 Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Siedlungsteile im Bereich der unteren Vilsvorstadt von Vilshofen.

4.3.2 Untertägige spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde und Funde im Bereich der abgegangenen spätmittelalterlichen Kath. Kirche St. Ursula und dem angeschlossenen Siechenhaus in der unteren Vilsvorstadt von Vilshofen.

## 4.4 Artenliste der zu pflanzenden Bäume

Zu verwenden sind Herkünfte aus Vorkommensgebiet 3, Südostdeutsches Hügel- und Bergland oder Vorkommensgebiet 6.1, Alpenvorland. Nach Möglichkeit Herkünfte aus dem Molassehügelland nutzen!

Bei den Baumarten, die dem Forstvermehrungsgutgesetz unterliegen (FoVG\* in der Spalte Anmerkungen), wird auch Forstware als autochthones Material akzeptiert, sofern sie von Erntebeständen aus der ökologischen Grundeinheit 42 (Tertiäres Hügelland sowie Schwäbisch-Bayerische Schotterplatten und Altmoränenlandschaft) stammt.

<b>BÄUME:</b>		Anmerkungen
<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn	FoVG*
<i>Acer pseudoplatanus</i>	Bergahorn	FoVG*
<i>Alnus glutinosa</i>	Schwarzerle, Roterle	FoVG*
<i>Carpinus betulus</i>	Hainbuche, Weißbuche	FoVG*
<i>Fagus sylvatica</i>	Rotbuche	FoVG*
<i>Populus tremula</i>	Aspe, Espe, Zitterpappel	FoVG*
<i>Prunus avium</i>	Vogelkirsche	FoVG*
<i>Prunus padus</i>	Traubenkirsche, Ahlkirsche	
<i>Quercus robur</i>	Stieleiche	FoVG*
<i>Salix alba</i>	Silberweide	
<i>Salix caprea</i>	Salweide	
<i>Sorbus aucuparia</i> s. str.	Gewöhnliche Eberesche	
<i>Tilia cordata</i>	Winterlinde	FoVG*
<b>STRÄUCHER:</b>		
<i>Corylus avellana</i>	Hasel	
<i>Crataegus laevigata</i>	Zweigrifflicher Weißdorn	
<i>Crataegus monogyna</i>	Eingrifflicher Weißdorn	<i>Crataegus laevigata</i> bevorzugen
<i>Frangula alnus</i>	Faulbaum	
<i>Ligustrum vulgare</i>	Gewöhnlicher Liguster	
<i>Lonicera xylosteum</i>	Rote Heckenkirsche	
<i>Rhamnus cathartica</i>	Purgier-Kreuzdorn	
<i>Rosa canina</i> i. e. S.	Eigentliche Hundsrose	Nur Wildherkünfte aus dem Nahraum!
<i>Salix aurita</i>	Öhrchenweide	
<i>Salix cinerea</i>	Aschweide	
<i>Salix purpurea</i>	Purpurweide	
<i>Sambucus nigra</i>	Schwarzer Holunder	
<i>Sambucus racemosa</i>	Traubenholunder	
<i>Viburnum opulus</i>	Wasser-Schneeball	

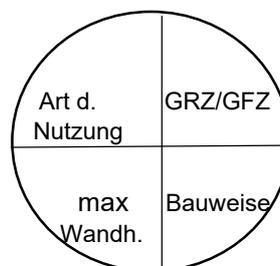
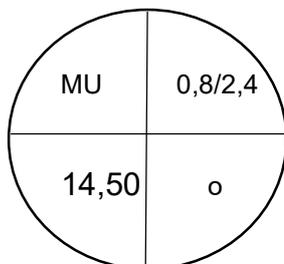
## 5. Zeichenerklärung für die planlichen Festsetzungen

### Art der baulichen Nutzung

MU

Urbanes Gebiet nach §6a BauNVO

### Maß der baulichen Nutzung



### Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

o

offene Bauweise

— · — · — · — · — EG

Baugrenze für Erdgeschoss

— · — · — · — · — 1.-3.OG

Baugrenze für Obergeschosse  
Zusätzlich zum EG zulässige  
Bebauungsmöglichkeit in den genannten  
Obergeschossen. Eine Bebauung im EG  
ist hier nicht zulässig

### Verkehrsflächen



öffentliche Verkehrsfläche



Fußgängerbereich/Fußweg



Fläche für öffentliche Stellplätze

St



Fläche für private Stellplätze

TGa



Fläche für Tiefgarage

Grünflächen

öffentliche Grünfläche



private Grünfläche

Pflanzungen

Baum zu pflanzen möglicher Standort

Sonstige Planzeichen und Festsetzungen

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches  
Nordteil Deckblatt (nachrichtlich)Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung z.B.  
von Baugebieten oder Abgrenzungen des  
Maßes der Nutzung innerhalb eines BaugebietesHauptverkehrsleitung Bahn unterirdisch  
Überbauung unzulässig; einzuhaltender  
Sicherheitsabstand mind. 1,50m

**6. Zeichenerklärung für die planlichen Hinweise**

bestehende Bebauung



vorgeschlagene Bebauung

396

Flurnummer



Bodendenkmal



Einzeldenkmal



Lärmschutzwand

## **7. Begründung zum Deckblatt:**

### **7.1 Planungsgrundlage**

Im derzeit gültigen Flächennutzungsplan sowie im Bebauungsplan „Passauer Straße“ Deckblatt Nr. 21 wird die Fläche als Mischgebiet nach §6 BauNVO mit ausgewiesen. Der Stadtrat von Vilshofen hat in der Sitzung vom 09.05.2019 die Änderung des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplans „Passauer Straße“ durch Deckblatt Nr. 22 beschlossen. Es wurde das beschleunigte Verfahren gemäß § 13 a BauGB festgelegt.

Der Vorentwurf wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 22.08.2019 bzw. 18.03.2021 gebilligt.

### **7.2 Beschleunigtes Verfahren nach §13a BauGB – Umweltprüfung**

Da es sich bei diesem Deckblatt um eine Maßnahme der Innenentwicklung gem. §13a BauGB handelt und die Grundfläche des Gebietes mit ca. 6648m<sup>2</sup> deutlich unter 20.000m<sup>2</sup> liegt (§13a Abs.1 Satz 2 Nr.1 BauGB), erfolgt die Änderung im beschleunigten Verfahren. Auch bei gesamtheitlicher Betrachtung von Nord und Süd wird die Obergrenze des §13a BauGB von 20.000m<sup>2</sup> nicht überschritten. Die frühzeitige Behördenbeteiligung nach §3 Abs. 1 und §4 Abs.1 BauGB wird jedoch durchgeführt.

Nach §2 Abs.4 BauGB ist bei Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bauleitplänen grundsätzlich eine Umweltprüfung durchzuführen. Gegenstand dieses Deckblattes ist lediglich die Überarbeitung eines Teilbereiches eines rechtskräftigen Bebauungsplanes (MI). Zusätzliche Flächen werden dabei nicht versiegelt. Eine Umweltprüfung gem. §2 Abs.4 BauGB und der Umweltbericht nach §2a BauGB entfällt daher nach §13a Abs.2 Nr.1 i.V.m. §13 Abs. 3 Satz 1 BauGB. Desweiteren besteht keine Beeinträchtigung für die in §1 Abs. 6Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter.

### **7.3 Zweck und Ziel der Planung**

Durch die Änderung des bestehenden Bebauungsplanes soll eine Neuordnung und Nachverdichtung des bisher nicht intensiv oder baulich untergeordnet genutzten Bahnhofumfeldes in Vilshofen ermöglicht werden und die Attraktivität eines wichtigen innerstädtischen Areals gesteigert werden. Die Möglichkeit dazu ergibt sich durch die Verlegung des Busbahnhofes und der damit verbundenen neuen Verkehrsführung im Bahnhofsumfeld. Es sollen bestehende Bauflächenpotentiale genutzt werden. Die Entwicklung erfolgt nach den Grundsätzen des Flächensparens und der Innenentwicklung. Der Erforderlichkeitsgrundsatz nach §1 Abs.3 BauGB ist somit beachtet. Zudem soll ortsansässigen Dienstleistern, dem bestehenden Hotel und dem örtlichen Einzelhandel die Möglichkeit gegeben werden neue Wohn-/ Büro-/ und Verkaufsflächen in zentraler Lage zu errichten oder sich flächenmäßig zu erweitern. Unter Zugrundelegung der Vorbelastung der südlich verlaufenden Bahntrasse – einschließlich des Bahnhofes - wird seitens der Stadt jedoch die Nutzung mit Büro- und Geschäftsgebäuden als städtebauliches Ziel mit einer eher untergeordneten aber zu verwirklichenden bzw. auszubauenden Wohnnutzung gesehen. Die Mischung zwischen diesen zulässigen Nutzungen muss - anders als zum MI, welches dieses geplante Gebiet umschließt – nicht gleichwertig sein (§ 6a Abs. 1 Satz 2 BauNVO). Die bereits oben beschriebene städtebauliche Zielsetzung liegt hier eher in der Schaffung von Arbeitsplätzen. Durch die zentrale Lage im Stadtgebiet und die sehr gute Anbindung an den ÖPNV wird gerade eben das Ziel des Gesetzgebers von

kurzen Wegen vorbereitet. Dazu ist geplant, durch die Festsetzung von neuen und durch die Erweiterung von bestehenden Baufenstern zusätzliche Bauflächen zu schaffen. Um eine höhere bauliche Dichte zu ermöglichen wird die Fläche im Geltungsbereich als urbanes Gebiet (MU) ausgewiesen. Zudem wird die maximal zulässige Wandhöhe sowie die GRZ und GFZ je nach Teilbereich erhöht. Dadurch ist es möglich im Zuge der Neuordnung an gezielten Stellen städtebauliche Dominanten zu schaffen und gem. dem Grundsatz des sparsamen Flächenverbrauchs Verdichtung in der Vertikale zu ermöglichen. Durch die mehrgeschossige Bauweise statt dem Bauen in der Fläche ergibt sich in dem ohnehin beengten Areal die Möglichkeit attraktive Freiflächen mit Aufenthaltsqualität zu entwickeln, eine Durchgrünung zu verwirklichen und eine neu gestaltete Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtplatz zu schaffen.

Durch die Ermöglichung von mehr Dichte in der Vertikale ist in dem innerstädtischen Areal auch das Außerkraftsetzen des Art. 6 BayBO notwendig. Die Baugrenzen wurden so gewählt, dass die Besonnung und Belichtung der bestehenden Bebauung auch weiterhin gewährleistet ist.

Bei Betrachtung der bestehenden Bebauung innerhalb des Geltungsbereiches wird auch deutlich, dass auf mehreren Baugrundstücken bereits vergleichbare GRZ und GFZ erreicht werden, so dass die Erhöhung dieser beiden Werte durchaus der bereits vorhandenen städtebaulichen Situation und Dichte entsprechen.

Dadurch, dass eine innerstädtische Situation vorliegt, ist der Grad der versiegelten Flächen durch Flächen für Fahrverkehr, ruhenden Verkehr und Räume für den Fußgänger naturgemäß höher. Diese Flächen für Fahrverkehr, ruhenden Verkehr und Räume für den Fußgänger befinden sich z.T. auch auf den privaten Grundstücksflächen, so dass die zulässige GRZ höher anzusetzen ist.

Das Deckblatt Nr.22 ist gem. Beschluss des Stadtrates vom 18.03.2021 in einen Nordteil und einen Südteil aufgeteilt, da beide Teile für sich sowohl städtebaulich als auch verkehrstechnisch einzeln funktionieren. In seiner Gesamtfunktion wird es aber als ein urbanes Gebiet (MU) gesehen, so dass die beiden Teile städtebaulich und funktional aufeinander abgestimmt sind. Die Gesamtplanung des Bebauungsplans „Passauer Straße“ Deckblatt Nr. 22 Süd und Deckblatt Nr. 22 Nord ist auf Seite 20 dargestellt.



## **7.4 Planungserläuterung**

Durch die Festsetzungen in diesem Deckblatt Nr.22 - Süd zum rechtskräftigen Bebauungsplan „Passauer Straße“ soll eine städtebaulich verträgliche Neuordnung und Nachverdichtung des Bahnhofumfeldes ermöglicht werden.

Nach der geplanten Verlegung des Busbahnhofes wird die bestehende Wendeplatte umgestaltet und eine neue Verkehrsführung im Bahnhofsumfeld verwirklicht. Dadurch ergibt sich zwangsläufig eine Neustrukturierung und Neuordnung der Bauflächen, Freiflächen und Parkflächen.

Die Baufläche Typ A wurde in ihrer Form und Lage so festgesetzt, dass das zu errichtende Gebäude die Fußwegverbindung vom Stadtplatz zum Bahnhof begleitet und durch die städtebauliche Kantenbildung auch definiert. Aus diesem Grund wird auch das Baufenster im Bereich Typ A so festgesetzt, dass das EG zu den weiteren Geschossen (1.-3.OG) zurückspringen muss, um die Fußwegverbindung zu definieren und um einen Raum für die Freiflächengestaltung zu gewährleisten.

Die Möglichkeit zur Neugestaltung der Freiflächen wird auch dadurch ermöglicht, dass ein Großteil der PKW-Stellplätze des neuen Gebäudes in einer neu zu errichtenden privaten Tiefgarage geschaffen wird. Zusätzlich werden ca. 30 oberirdische Stellplätze für Besucher, Kunden oder Kurzzeitparker geplant, sowie Kiss&Ride Parkplätze für den Hol- und Bringverkehr am Bahnhof. Weitere öffentliche Stellplätze werden auf einem neu zu errichtenden Park+Ride Parkplatz ca. 200m östlich des Geltungsbereiches errichtet. Damit kann ein ausreichendes Angebot an öffentlichen Parkplätzen in fußläufig gut erreichbarer Entfernung geboten werden. Eine Verbindung zum Nordteil des Bebauungsplans besteht über einen Fußweg, der in der Breite so ausgeführt ist, dass auch Einsatzfahrzeuge im Notfall diesen befahren können.

Die bauliche Dichte im Geltungsbereich wird dadurch erhöht, dass die zulässige Wandhöhe je nach Teilbereich bis max. 14,50m erhöht wird und folglich auch die Kennzahlen GRZ und GFZ angepasst und erhöht werden. Durch die für innerstädtische Verhältnisse großen Abstände zu den nächsten Büro- und Wohnräumen sind die Auswirkungen trotz der künftigen Größen- und Höhenentwicklung besonders unter dem Gesichtspunkt der Nachverdichtung vertretbar. Vergleichbare Werte an GRZ und GFZ findet man bereits teilweise bei der bestehenden Bebauung vor. Die max. Wandhöhe wurde so gewählt, dass die Firsthöhe des höchsten Gebäudes im näheren Umfeld auf der Flurnummer 411 nicht überschritten wird und so eine Einfügung in bestehende städtebauliche Strukturen gegeben ist (siehe Schemaschnitt Anlage 1). Die Fernwirkung wird durch die neuen Gebäude nicht negativ beeinflusst.

Auf bereits bebauten Flurnummer 396 wird das Baufenster erweitert sowie die GRZ und GFZ erhöht, um dem Eigentümer ebenfalls die Möglichkeit zu geben, sich in städtebaulich geordnetem Rahmen zu erweitern. Das bestehende Hotel bekommt die Möglichkeit, durch die Aufstockung des Bettentraktes die Bettenzahl zu erhöhen. Durch die Erweiterung der Baugrenze wird die Errichtung von weiteren Funktionen und Räumlichkeiten ermöglicht, die für einen zeitgemäßen Hotelbetrieb unerlässlich geworden sind. Es wird so der Fortbestand eines innerstädtischen Hotels gesichert.

Die Zufahrtssituation zu bestehenden Anwesen wird im Zuge dieses Deckblattes zum Teil neu angeordnet und geplant und der neuen Erschließungssituation im Geltungsbereich angepasst.

Der gesamte Bahnhofsvorplatz wird städtebaulich neu gestaltet. Es entsteht ein autofreier Vorplatz mit Aufenthaltsbereichen und Grünzonen. Das Bahnhofsgebäude bekommt so einen angemessenen Auftakt.

## **7.5 Erschließung**

### **a) Wasserversorgung**

Ein mengen- u. druckmäßig ausreichendes Wasserdargebot wird über das örtliche Wasserversorgungsnetz der Stadtwerke Vilshofen GmbH sichergestellt. Das örtliche Wasserversorgungsnetz der Stadtwerke Vilshofen GmbH wird über die Wasserversorgung Bayerischer Wald gespeist, so dass jederzeit ein ausreichendes Wasserdargebot zur Verfügung steht.

### **b) Schmutzwasser**

Das Schmutzwasser wird über den bestehenden Mischwasserkanal der Kläranlage Vilshofen zugeführt.

### **c) Regenwasser**

Das Regenwasser wird über den bestehenden Mischwasserkanal der Kläranlage Vilshofen zugeführt.

### **d) Stromversorgung**

Die Stromversorgung erfolgt über das Netz der Stadtwerke Vilshofen GmbH

### **e) Telekommunikationsnetz**

In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung von Telekommunikationslinien vorzusehen. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumpflanzungen und unterirdischer Ver- und Entsorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989, siehe hier u.a. Abschnitt 3, zu beachten. Es ist sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzung der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

### **f) Abfallentsorgung**

Die Abfallentsorgung erfolgt durch den Zweckverband Abfallwirtschaft Donau-Wald mit dem derzeit praktizierten 3-Tonnen-Holsystem (Restmüll, Papiertonne, Biotonne).

### **f) Löschwasseranlagen**

Das Löschwasser soll möglichst aus Oberflurhydranten mit zwei B-Abgängen gem. DIN 3222 entnommen werden können; es sind ausschließlich DVGW zugelassene Hydranten jeweils am Fahrbahnrand außerhalb des Trümmerschattens zu installieren.

### **g) Straßen**

Der Geltungsbereich wird über die Bahnhofstraße erschlossen. Innerhalb des Geltungsbereichs wird eine neue ca. 6m breite Straße angelegt, über die die einzelnen Grundstücke und die bestehende Wendplatte angefahren werden.

## **7.6 Denkmalschutz**

### **7.6.1 Bodendenkmalpflegerische Belange:**

Im oben genannten Planungsgebiet liegen folgende Bodendenkmäler:

- D-2-7345-0185 - *Untertägige mittelalterliche und frühneuzeitliche Siedlungsteile im Bereich der unteren Vilsvorstadt von Vilshofen.*

- D-2-7345-0186 - *Untertägige spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde und Funde im Bereich der abgegangenen spätmittelalterlichen Kath. Kirche St. Ursula und dem angeschlossenen Siechenhaus in der unteren Vilsvorstadt von Vilshofen.*

Bodendenkmäler sind gem. Art. 1 BayDSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Der ungestörte Erhalt dieser Denkmäler vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege Priorität. Weitere Planungsschritte sollten diesen Aspekt bereits berücksichtigen und Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränken.

Die Bodendenkmäler liegen größtenteils im westlich angrenzenden Bereich des Geltungsbereichs. Die Fl.-Nr. 403/3, Gemarkung Vilshofen, wurde aus dem Geltungsbereich entfernt, da dieses von den geplanten Baumaßnahmen nicht berührt wird. Weiter liegt das Grundstück mit Flur-Nr. 396, Gemarkung Vilshofen teilweise im Bereich des kartierten Bodendenkmals. Dieses Grundstück ist jedoch im Bestand bereits überbaut. Konkrete Baumaßnahmen sind hier derzeit nicht geplant.

## **7.7 Deutsche Bahn**

Da einige Flächen innerhalb des Geltungsbereiches Bahnbetriebszwecke gewidmet sind, wurde von Seiten der Stadt Vilshofen bei der Deutschen Bahn AG mit Schreiben vom 06.03.2020 (AZ 65144-651pf/006-2020#015) die Freistellung dieser Flächen genehmigt. Die besagten Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Vilshofen.

Durch die Neuordnung der Park- und Verkehrsflächen werden die auf der Fl.-Nr. 290/11 befindlichen Stellplätze vollständig ersetzt.

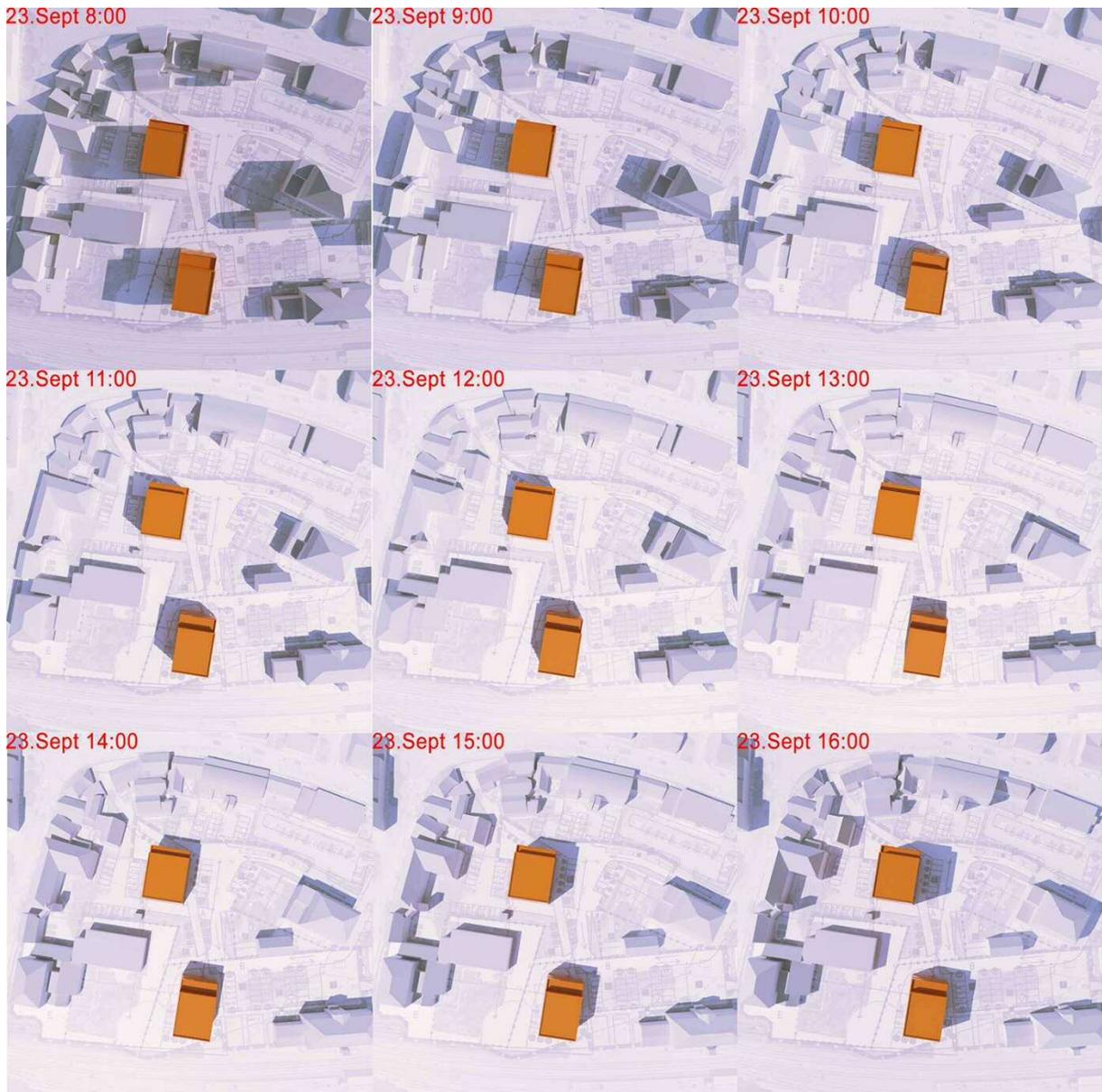
Das im Bebauungsplan dargestellte Streckenkabel auf den Flurnummern 290/57 und 290/80 wird durch die geplanten Maßnahmen nicht berührt. Die vorgeschriebenen Sicherheitsabstände werden eingehalten. Die tatsächliche Trasse des Fernmeldekabels wird im Plan dargestellt und ist weiterhin für Bahnbetriebszwecke gewidmet. Diese Trasse wurde gem. o.g. Freistellungsbescheid mit den Fortführungsnachweisen Nr. 2297 01 und 2297 02 (Auszug Lageplan siehe Anlage) vermessen. Das Vermessungsergebnis wurde dem Eisenbahnbundesamt mitgeteilt. Seitens des Eisenbahnbundesamtes wurde bestätigt, dass das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken somit abgeschlossen ist.



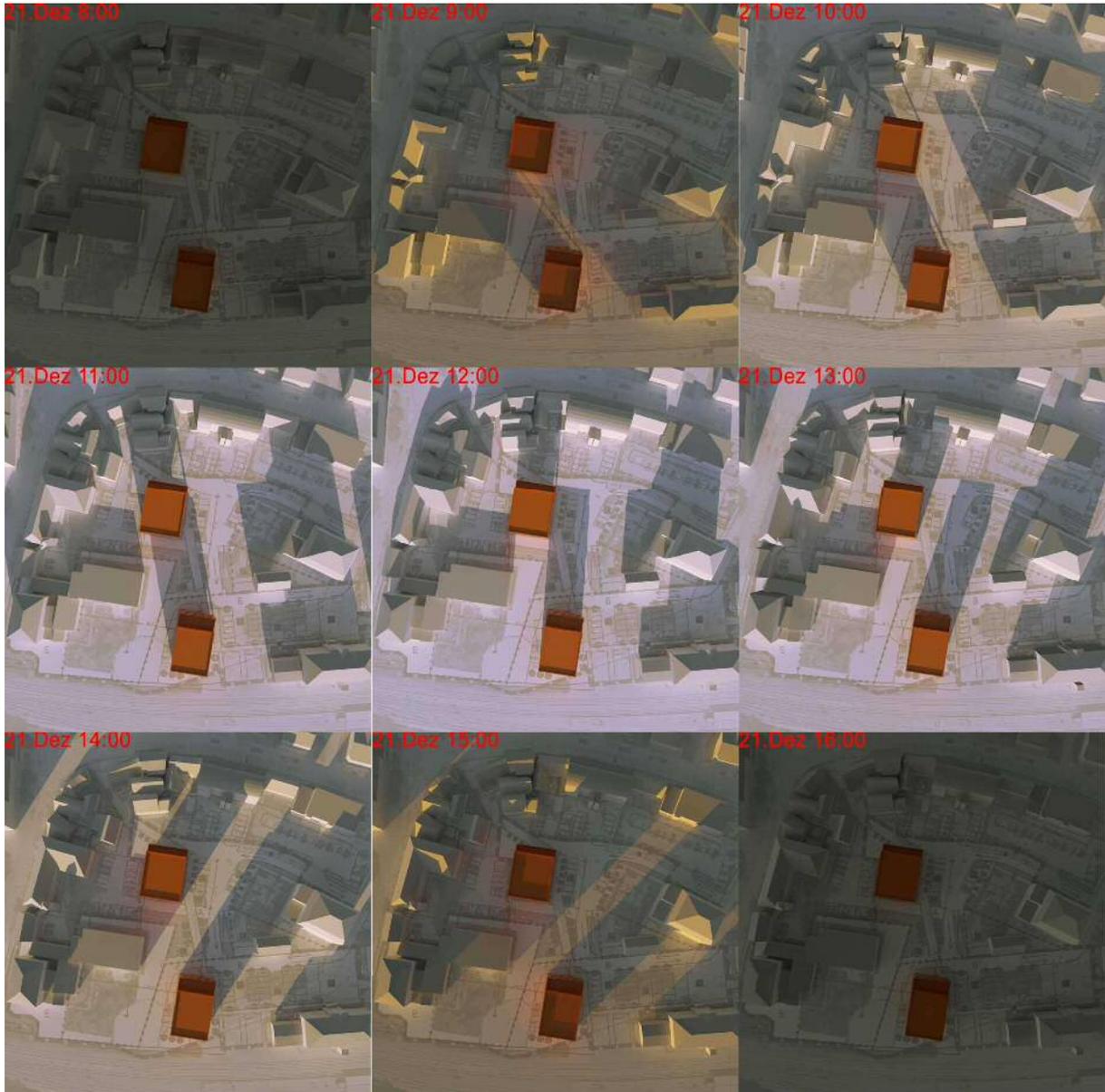
Anlage 1 - Schemaschnitt zur künftige Höhenentwicklung  
Maßstab 1:500



Anlage 2 - Beschattungsstudie 21.Juni

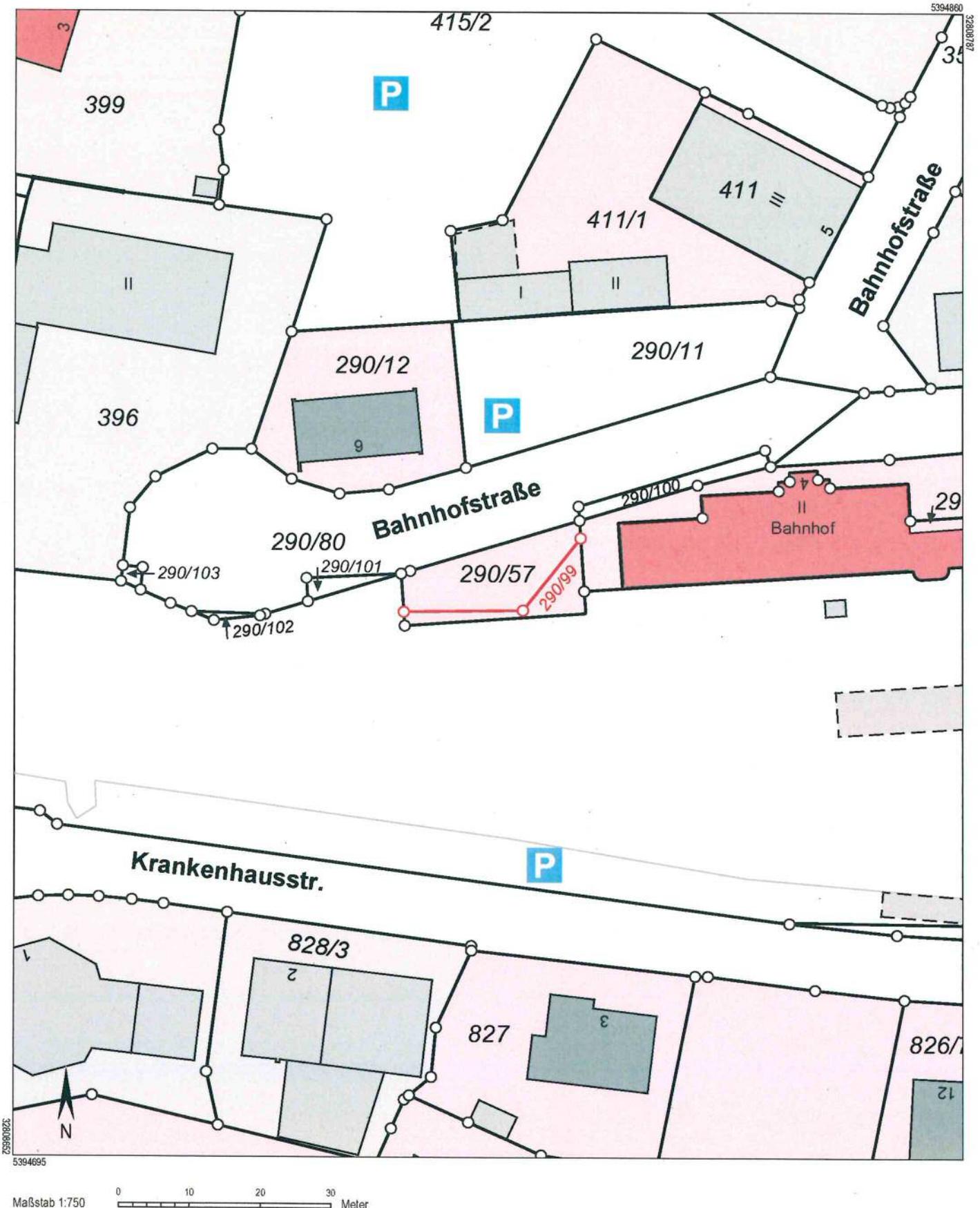


Anlage 2 - Beschattungsstudie 23.September



Anlage 2 - Beschattungsstudie 21.Dezember

Darstellung in der Flurkarte



### Darstellung in der Flurkarte

