



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München
Az: 61130-611ppa/004-2300#007
Datum: 31.07.2013

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

ABS 38 München – Mühldorf - Freilassing

Zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling

Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“

**Strecke 5723 Mühldorf - Freilassing, km 1,00 – 8,750
und**

Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760

**Vorhabenträgerin:
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Südostbayernbahn,
diese vertreten durch
die DB ProjektBau GmbH,
Regionalbereich Süd
Richelstraße 3
80634 München**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. Verfügender Teil	1
A.1 Feststellung des Plans	1
A.2 Planunterlagen	1
A.3 Besondere Entscheidungen	11
A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse	11
A.3.2 Überschwemmungsgebiet Mörnbach/Sickerbach	14
A.3.3 Konzentrationswirkung	14
A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	15
A.4.1 Unterrichtungspflichten	15
A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE	15
A.4.3 Immissionsschutz	15
A.4.3.1 Baubedingte Immissionen	18
A.4.3.2 Betriebsbedingte Immissionen	18
A.4.3.3 Betriebsbedingte Erschütterungen	31
A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege	33
A.4.4.1 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	33
A.4.4.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen	34
A.4.4.3 Ökoflächenkataster	34
A.4.4.4 Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	35
A.4.4.5 Nachweis der dauerhaften Sicherung	35
A.4.4.6 Artenschutzrechtliches Monitoring (Gelbbauchunke)	35

	Seite
A.4.4.7 Vorbehalt zur Behebung des Ausgleichsdefizites	36
A.4.4.8 Artenschutzrechtliche Ausnahmen	37
A.4.5 Gewässerschutz	37
A.4.6 Bodenschutz	38
A.4.7 Abfallwirtschaft	39
A.4.8 Straßen, Wege und Zufahrten	41
A.4.9 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter	43
A.4.10 Grundinanspruchnahme	44
A.4.11 Denkmalschutz	45
A.4.12 Landwirtschaft	45
A.4.13 Brand- und Katastrophenschutz, Zugänglichkeit im Bereich der Lärm- schutzwände	46
A.4.14 Umweltfachliche Bauüberwachung	46
A.4.15 Vollzugskontrolle	47
A.6 Sofortige Vollziehung	48
A.7 Kosten	48
B. Begründung	49
B.1 Sachverhalt	49
B.1.1 (Eisenbahn-)Strecke München-Ost – Mühldorf - Freilassing	49
B.1.2 ABS München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38)	49

	Seite
B.1.3 Vorhaben	50
B.1.4 Vorgängige Planungsstufen	52
B.1.5 Verfahren	53
B.1.6 Anhörungsverfahren	54
B.1.6.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	54
B.1.6.2 Öffentliche Planauslegung	57
B.1.6.3 Vereinigungen	57
B.1.6.4 Erörterung	57
B.1.6.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde	58
B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung	58
B.2.1 Rechtsgrundlage	58
B.2.2 Zuständigkeit	58
B.3 Umweltverträglichkeit	59
B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	59
B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung	59
B.3.2.1 Untersuchungsraum	59
B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG	61
B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	65
B.3.3 Zusammenfassung	71
B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	72
B.4.1 Planrechtfertigung	72
B.4.2 Raumordnung und Landesplanung	75
B.4.3 Planungsvarianten	75

B.4.4	Abschnittsbildung	77
B.4.5	Einwendungen der anliegenden Gemeinden	78
B.4.5.1	Einwendungen der Stadt Mühldorf am Inn	78
B.4.5.2	Einwendungen der Gemeinde Polling.....	81
B.4.5.3	Einwendungen der Gemeinde Markt Tüßling.....	82
B.4.6	Immissionsschutz	90
B.4.6.1	Baubedingte Immissionen	90
B.4.6.2	Betriebsbedingte Schallimmissionen	95
B.4.6.2.1	Rechtliche Grundlagen	95
B.4.6.2.2	Schalltechnische Untersuchung	98
B.4.6.2.3	Prognose und Prognosehorizont	98
B.4.6.2.4	Aktiver Schallschutz	101
B.4.6.2.5	Einwendungen zum Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin	119
B.4.6.2.6	Zusammenfassung	128
B.4.6.2.7	Passiver Schallschutz	129
B.4.6.2.8	Außenwohnbereiche	130
B.4.6.3	Betriebsbedingte Erschütterungen und sekundärer Luftschall	131
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	140
B.4.7.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	140
B.4.7.1.1	Rechtsgrundlagen	140
B.4.7.1.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan	142
B.4.7.1.3	Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	151
B.4.7.2	Artenschutz	151
B.4.7.2.1	Rechtsgrundlagen	151
B.4.7.2.2	Artenschutzbezogene Aussagen im Landschaftspflegerischen Begleitplan	153
B.4.7.2.3	Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatschG (Zugriffsverbote)	153
B.4.7.2.4	Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.....	159
B.4.7.2.5	Einwendungen, Forderungen und Hinweise.....	163

B.4.8	FFH-Gebiet „Grünbach und Bucher Moor“ (Gebiets-Nr. DE 7741-371)	163
B.4.9	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	168
B.4.9.1	Belange der Wasserwirtschaft	168
B.4.9.2	Wasserrechtliche Erlaubnisse	169
B.4.9.3	Einwendungen, Forderungen und Hinweise	172
B.4.10	Bodenschutz	174
B.4.11	Abfallwirtschaft	175
B.4.12	Straßen, Wege und Zufahrten	176
B.4.13	Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter	178
B.4.14	Denkmalschutz	178
B.4.15	Landwirtschaft	179
B.4.16	Grundinanspruchnahme	179
B.4.16.1	Grundinanspruchnahme	179
B.4.16.2	Entschädigung durch unmittelbare Inanspruchnahme von Eigentum.....	181
B.4.16.3	Entschädigung für mittelbare Auswirkungen auf grundrechtlich geschützte Eigentumspositionen	182
B.4.16.4	Einzelne Einwendungen zur Grundinanspruchnahme	185
B.4.16.4.1	Wegfall der Ersatzmaßnahmen E 2, E 3, E 4, E 6 und E 7	185
B.4.16.4.2	Gundinanspruchnahme für Bahnanlagen und notwendige Folgemaßnahmen.....	185
B.4.16.4.3	Forderung von Stützmauern statt Böschung.....	186
B.4.16.4.4	Verschiebung Treppenzugang EÜ Töginger Straße (BWVZ- Nr. 162)	189
B.4.16.4.5	Umverlegung von Baustraßen im Bereich Mühldorf am Inn.....	190
B.4.16.4.6	Verschiebung Fluchttür nach km 7,963 (Markt Tüßling).....	192
B.4.16.4.7	Grunderwerb Flst. 121, Gemarkung Hart (GEWVZ-Nr. H2)	192
B.4.16.4.8	Notauffahrt, Flst 1493 (Gemarkung Polling).....	193
B.4.16.4.9	Aufreißen des Waldsaums auf Flst. 1542 (Gemarkung Polling).....	194

B.4.17 Private Belange	195
B.4.17.1 Auflassung des unbeschränkten Bahnübergangs in km 7,710, Strecke 5725 Tüßling - Burghausen.....	195
B.4.17.2 Auflassung des höhengleichen Bahnübergangs „Kellerstraße“ mit Ersatz- maßnahmen in der Gemeinde Markt Tüßling.....	196
B.4.17.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe.....	198
B.4.17.4 Beeinträchtigung der Aussicht durch Lärmschutzwände.....	199
B.4.17.5 Treppenzugang zum Hölzlinger Weg.....	200
B.4.17.6 Fahrsilo, Flst. 290 (Gemarkung Hart).....	200
B.4.17.7 Zaun des Wildgeheges zwischen der Brücke „Hölzlinger Weg“ und der Brücke „Aham“	200
B.4.17.8 Absenkung der Töginger Straße in Mühldorf am Inn.....	201
B.4.17.9 Einrichtung einer Langsamfahrstelle von 40 km/h (Lärmschutz)	202
B.4.17.10 Wertminderung benachbarter Grundstücke	203
B.4.17.11 Weiteres Vorbringen der Betroffenen und sonstige Einwendungen	204
B.4.17.12 Verspätete Einwendungen.....	204
B.4.18 Brand- und Katastrophenschutz, Zugänglichkeit zu den Lärmschutzwänden.....	205
B.4.19 EG-Prüfverfahren, Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 9 TEIV	207
B.4.20 Umweltfachliche Bauüberwachung	208
B.4.21 Vollzugskontrolle	209
B.4.22 VV BAU und VV BAU-STE	210
B.5 Gesamtabwägung	210
B.6 Sofortige Vollziehung	211
B.7 Kostenentscheidung	211

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Auf Antrag der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH – Südostbayernbahn - (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, erlässt das Eisenbahnbundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf - Freilassing, km 1,00 – 8,750 und Strecke 5725 Tüßling - Burghausen, km 6,400 – 7,760“, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
0	Tektur Vorbemerkung	Nur zur Information
1 A	Erläuterungsbericht vom 30.12.2011 (84 Seiten zzgl. Deckblatt)	Tekturvermerk vom 12.07.2013
2	Übersichtspläne 2.1 Übersichtslageplan PA 01 + PA 02 vom 25.11.2011, Maßstab 1:10.000 2.2 Übersichtsplan PA 02 vom 25.11.2011, Maßstab 1:10.000	Nur zur Information
3 A	Bauwerksverzeichnis vom 30.11.2011 (41 Blätter zzgl. Deckblatt)	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4	Lagepläne	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“ , Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
4.0	Legende (1 Blatt)	
4.1 A	Lageplan „km 0,765 – km 1,647“, vom 15.07.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.2 A	Lageplan „km 1,647 – km 2,156“, vom 11.07.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.3 A	Lageplan „km 2,156 – km 2,999“, vom 25.11.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.4 A	Lageplan „km 2,999 – km 3,817“, vom 15.07.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.5	Lageplan „km 3,817 – km 4,705“, vom 15.07.2011, Maßstab 1:1.000	
4.6 A	Lageplan mit Bauleistik „km 4,705 – km 5,578“, vom 15.07.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.7	Lageplan mit Bauleistik „km 5,578 – km 6,282“, vom 15.07.2011, Maßstab 1:1.000	
4.8 A	Lageplan mit Bauleistik „km 6,282 – km 6,992“, vom 21.10.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.9 A	Lageplan mit Bauleistik „km 6,992 – km 7,695“, vom 11.07.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.10 A	Lageplan mit Bauleistik „km 7,695 – km 8,340“, vom 21.10.2011, Maßstab 1:1.000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
4.11	Lageplan mit Bauleistik „km 8,340 – km 9,047“, vom 15.07.2011, Maßstab 1:1.000	
5	Höhenpläne	
5.1	Höhenplan „km 1,000 – km 4,000“ vom 25.11.2011, Maßstab 1:5.000/500	
5.2	Höhenplan „km 4,000 – km 8,000“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:5.000/500	
6	Querschnitte	
6.1.1	Querschnitt „km 1,000“ vom 04.07.2010, Maßstab 1:100	
6.1.2	Querschnitt „km 1,300“ vom 07.07.2011, Maßstab 1:100	
6.1.3	Querschnitt „km 1,400“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
6.1.4 A	Querschnitt „km 1,550“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	Tekturvermerk vom 10.05.2013
6.1.5	Querschnitt „km 1,700“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
6.1.6	Querprofil „km 3,000“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
6.1.7	Querschnitt „km 3,700“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
6.1.8	Querschnitt „km 4,800“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
6.1.9	Querprofil „km 5,500“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
6.1.10	Querprofil „km 6,600“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
6.1.11 A	Querschnitt „km 6,997“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	Tekturvermerk vom 10.05.2013
6.1.12	Querschnitt „km 7,800“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
6.2	Querschnitt „Regelquerschnitt“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:100	
7	Kunstbauwerke	
7.1.1 A	Bauwerksplan „Erneuerung EÜ km 1,131 (alt) und EÜ km 1,137 (alt) über die Töginger Straße / Kreisstraße Mü9, Draufsicht, Ansicht von Süden, Querschnitt“ vom 31.05.2011, Maßstab 1:200/100	Tekturvermerk vom 10.05.2013
7.1.2 A	Lageplan „Töginger Straße, Bau-km 0+000,000 bis 0+295,729“ vom 30.06.2011, Maßstab 1:500	Ersetzt-Vermerk vom 10.05.2013
7.1.3	Höhenplan „Töginger Straße, Bau-km 0+000,000 bis 0+295,729“ vom 10.07.2011, Maßstab 1:500/50	
7.1.4 A	Regelquerschnitt „Töginger Straße“ vom 10.07.2011, Maßstab 1:50	Tekturvermerk vom 10.05.2013
7.1.5	Höhenplan „Leitenfeldstraße, Bau-km 0+000,000 bis 0+072,672“ vom 10.07.2011, Maßstab 1:500/50	
7.1.6	Regelquerschnitt „Leitenfeldstraße“ vom 10.07.2011, Maßstab 1:50	
7.2.1 A	Bauwerksplan „Erneuerung Straßenüberführung 1,901 (alt) über den Hölzlinger Weg, Draufsicht, Ansicht von Westen, Querschnitt“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:200/100	Tekturvermerk vom 10.05.2013
7.2.2 A	Lageplan „Wirtschaftsweg und Hölzlinger Weg, Bau-km 0+000,000 bis 0+188,075“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:500	Ersetzt-Vermerk vom 10.05.2013
7.2.3	Höhenplan „Wirtschaftsweg und Hölzlinger Weg, Bau-km 0+000,000 bis 0+188,075“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:500/50	
7.2.4	Regelquerschnitt „Wirtschaftsweg und Hölzlinger Weg“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:50	
7.4.1 A	Bauwerksplan „Erneuerung EÜ km 4,594 (alt) über	Tekturvermerk vom

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
	den Ehringer Weg (Waldweg), Draufsicht, Ansicht Süd-West, Querschnitt“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:200/100	10.05.2013
7.5.1 A	Bauwerksplan „Erweiterung EÜ km 4,965 (alt) über den Hirschbach (Pollinger Bach), Draufsicht, Ansicht Nord-Osten, Querschnitt“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:200/100	Tekturvermerk vom 10.05.2013
7.6.1 A	Bauwerksplan „Erneuerung EÜ km 5,096 (alt) über die Gemeindeverbindungsstraße Polling-Weiding, Draufsicht, Ansicht, Querschnitt“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:200/100	Tekturvermerk vom 10.05.2013
7.6.2	Lageplan „GVS Polling-Weiding, Bau-km 0+000,000 bis 0+262,537“, vom 10.07.2011, Maßstab 1:500	
7.6.3	Höhenplan „GVS Polling – Weiding, Bau-km 0+000,000 bis 0+262,537“, vom 10.12.2010, Maßstab 1:500/50	
7.6.4	Regelquerschnitt „GVS Polling – Weiding“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:50	
7.7.1 A	Bauwerksplan „Neubau Bahnsteigunterführung, Bf Tüßling, Draufsicht“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:200	Tekturvermerk vom 10.05.2013
7.7.2 A	Bauwerksplan „Neubau Bahnsteigunterführung, Bf Tüßling, Regelschnitt EÜ, Schnitt 1-1“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:100	Tekturvermerk vom 10.05.2013
7.8.1	Durchlass „km 3,658, Längsschnitt“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
7.8.2	Durchlass „km 4,318, Längsschnitt“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:100	
7.8.2.1	Lageplan „Außeneinzugsgebiet Durchlass, km 4,318“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:5.000	
7.8.2.2	Durchlass „km 4,318, Längsschnitt“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
7.8.3	Durchlass „km 4,502, Längsschnitt“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
7.8.4	Durchlass „km 5,243, Längsschnitt“ vom 04.07.2011, Maßstab 1:100	
7.9.1 A	Lageplan „Gartenstraße, Bau-km 0+000,000 bis 0+693,830“ vom 14.02.2013, Maßstab 1:500	Ersetzt-Vermerk vom 10.05.2013
7.9.2 A	Höhenplan „Gartenstraße, Bau-km 0+000,000 bis 0+693,830“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:500/50	Ersetzt-Vermerk vom 10.05.2013
7.9.3	Regelquerschnitt „Gartenstraße, Bau-km 0+000,000 bis 0+693,830“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:50	
7.10	Regelquerschnitt „Waldweg“ vom 10.12.2010, Maßstab 1:50	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
7.11.1	Lärmschutzwand „km 1,0 bis 1,8, Ansicht rechts der Bahn (Süden)“ vom 06.07.2011, Maßstab 1:250	Entfällt-Vermerk vom 10.05.2013
7.11.2 A	Lärmschutzwand im Bereich Mühldorf „km 1,0 bis 2,298, links und rechts der Bahn (Ansichten)“ vom 10.05.2013, Maßstab 1:200/100	neuer Plan
7.11.3 A	Lärmschutzwand im Bereich Ehring „km 3,200 bis 4,00, rechts der Bahn (Ansicht)“ vom 10.05.2013, Maßstab 1:250	neuer Plan
7.11.4 A	Lärmschutzwand im Bereich Tüßling „km 6,881 bis 8,130, links und rechts der Bahn (Ansichten)“ vom 10.05.2013, Maßstab 1:200/100	neuer Plan
8.	Leitungslagepläne	
8.1	Leitungslageplan km 0,765 – km 1,647 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	
8.2	Leitungslageplan km 1,647 – km 2,156 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	
8.3	Leitungslageplan km 2,156 – km 2,999 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	
8.4 A	Leitungslageplan km 2,999 – km 3,817 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 02.07.2013
8.5 A	Leitungslageplan km 3,817 – km 4,705 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
8.6 A	Leitungslageplan km 4,705 – km 5,578 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
8.7	Leitungslageplan km 5,578 – km 6,282 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	
8.8	Leitungslageplan km 6,282 – km 6,992 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	
8.9 A	Leitungslageplan km 6,992 – km 7,695 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
8.10 A	Leitungslageplan km 7,695 – km 8,340 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 10.05.2013
8.11	Leitungslageplan km 8,340 – km 9,047 vom 04.07.2011, Maßstab 1:1000	
9.	Grunderwerbspläne	
9.1 A	Grunderwerbsplan km 0,765 – km 1,647 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 10.05.2013
9.2 A	Grunderwerbsplan km 1,647 – km 2,156 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 31.07.2013
9.3 A	Grunderwerbsplan km 2,156 – km 2,999 vom	Ersetzt-Vermerk vom

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
	21.10.2011, Maßstab 1:1000	12.07.2013
9.4 A	Grunderwerbsplan km 2,999 – km 3,817 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 12.07.2013
9.5 A	Grunderwerbsplan km 3,817 – km 4,705 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 12.07.2013
9.6	Grunderwerbsplan km 4,705 – km 5,578 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
9.7 A	Grunderwerbsplan km 5,578 – km 6,282 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 12.07.2013
9.8 A	Grunderwerbsplan km 6,282 – km 6,992 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 12.07.2013
9.9 A	Grunderwerbsplan km 6,992 – km 7,695 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 10.05.2013
9.10 A	Grunderwerbsplan km 7,965 – km 8,340 vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Ersetzt-Vermerk vom 10.05.2013
9.11	Grunderwerbsplan „Ehringer Weg“ vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	Entfällt-Vermerk vom 12.07.2013
9.12	Grunderwerbsplan „Osterwiesen“ vom 21.10.2011, Maßstab 1:1000	
10 A	Grunderwerbsverzeichnis Grunderwerbsverzeichnis vom 30.12.2011 (28 Blätter zzgl. Deckblatt)	Tekturvermerk vom 10.05.2013
11.	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	Nur zur Information
11.1	Erläuterungsbericht vom 25.10.2011 (76 Seiten zzgl. Deckblatt)	
11.2.1.1	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Pflanzen und Tiere, Schutzgebiete und Biotope“, vom 25.11.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.1.2	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Pflanzen und Tiere, Schutzgebiete und Biotope“, vom 21.10.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.2.1	Plan „Schutzgut Tiere und Pflanzen, Fauna“, vom 25.11.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.2.2	Plan „Schutzgut Tiere und Pflanzen, Fauna“, vom 21.10.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.3.1	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Boden“, vom 25.11.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.3.2	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Boden“, vom 21.10.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.4.1	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Wasser“, vom 25.11.2011, Maßstab 1:5000	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
11.2.4.2	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Wasser“, vom 21.10.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.5.1	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Kultur- und Sachgüter sowie Schutzgut Landschaftsbild“, vom 25.11.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.5.2	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Kultur- und Sachgüter sowie Schutzgut Landschaftsbild“, vom 21.10.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.6.1	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Mensch“ vom 25.11.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.6.2	Plan „Bestand und Bewertung Schutzgut Mensch“ vom 21.10.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.7.1	Plan „Konfliktrisiko“ vom 25.11.2011, Maßstab 1:5000	
11.2.7.2	Plan „Konfliktrisiko“ vom 21.10.2011, Maßstab 1:5000	
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)	
12.1 A	Erläuterungsbericht vom 30.11.2011 mit Anhang 1 bis 4	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.1 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 0,900 – km 1,700 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.2 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 1,700 – km 2,200 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.3 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 2,200 – km 3,000 vom 25.11.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 3,000 – km 3,750 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	
12.2.1.5 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 3,750 – km 4,700 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.6 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 4,700 – km 5,600 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.7 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 5,600 – km 6,250 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
12.2.1.8 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 6,250 – km 7,000 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.9 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 7,000 – km 7,700 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.1.10	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 7,700 – km 8,300 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	
12.2.1.11	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, km 3,750 – km 4,700 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Entfällt-Vermerk vom 12.07.2013
12.2.1.12	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand und Konflikt, „Osterwiesen“, vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	
12.2.2.1 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 0,900 – km 1,700 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.2 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 1,700 – km 2,200 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.3 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 3,000 – km 3,750 vom 25.11.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.4 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 3,000 – km 3,750 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.5 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 3,750 – km 4,700 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.6 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 4,700 – km 5,600 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.7 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 5,600 – km 6,250 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.8 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 6,250 – km 7,000 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
12.2.2.9 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 7,000 – km 7,700 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.10 A	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 7,700 – km 8,300 vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	Tekturvermerk vom 12.07.2013
12.2.2.11	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, km 4,700 vom 18.07.2011, Maß- stab 1:1000	Entfällt-Vermerk vom 12.07.2013
12.2.2.12	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Osterwiesen vom 18.07.2011, Maßstab 1:1000	
12.2.2.13	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Biotopentwicklung an Strecke 5700 (km 55,1+00 – 56,2+00) vom 12.07.2013, Maßstab 1:1000	neuer Plan
12.2.2.14	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Biotopentwicklung an Strecke 5700 (km 51,6+00 – 53,1+00) vom 12.07.2013, Maßstab 1:1000	neuer Plan
12.2.2.15	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Biotopentwicklung an Strecke 5700 (km 48,7+00 – 49,8+00) vom 12.07.2013, Maßstab 1:1000	neuer Plan
12.2.2.16	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Biotopentwicklung an Strecke 5700 (km 47,7+00 – 48,8+00) vom 12.07.2013, Maßstab 1:1000	neuer Plan
12.2.2.17	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Biotopentwicklung an Strecke 5700 (km 44,6+00 – 45,6+00) vom 12.07.2013, Maßstab 1:1000	neuer Plan
12.2.2.18	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Biotopentwicklung an Strecke 5700 (km 42,9+00 – 43,4+00) vom 12.07.2013, Maßstab 1:1000	neuer Plan

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Anlagen Nr.	Planbezeichnung	Bemerkung
13	Wassertechnische Untersuchung vom 21.12.2010	Nur zur Information
14	Schalltechnische Untersuchung und gutachterliche Abschätzung der baubedingten Immissionen	Nur zur Information
14.1 A	Erläuterungsbericht vom 30.12.2011	Tektur-Vermerk vom 25.02.2013
14.2	Beilage A 1 – A 5	
14.3	Gutachterliche Abschätzung der baubedingten Immissionen (Schall und Erschütterung) vom 30.12.2011 mit Beilage 1 - 5	
15 A	Erschütterungstechnische Untersuchung Erläuterungsbericht vom 30.06.2011 mit Messberichten und Beilagen A 1 bis A 4	Nur zur Information Tektur-Vermerk vom 25.02.2013
16.	Bereitstellungsflächen	
16.1	Bereitstellungsfläche km 2,3 vom 10.12.2010, Maßstab 1:1.000	
16.2	Bereitstellungsfläche km 3,6 vom 10.12.2010, Maßstab 1:1.000	
16.3	Bereitstellungsfläche km 4,6 vom 10.12.2010, Maßstab 1:1.000	
16.4	Bereitstellungsfläche km 7,1 vom 10.12.2010, Maßstab 1:1.000	
17.	Hochbauten	
17.1.1	ESTW-A Tüßling „ESTW-Gebäude MTLG, Grundriss“, vom 10.12.2010, Maßstab 1:100	
17.1.2	ESTW-A Tüßling „ESTW-Gebäude MTLG, Ansichten“, vom 10.11.2010, Maßstab 1:100	
17.1.3	ESTW-A Tüßling „ESTW-Gebäude MTLG, Regellösung Schnitt“, vom 10.12.2010, Maßstab 1:50	
18.	FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für das Gebiet „Grünbach und Bucher Moor“ (Gebiets-Nr. 7741-371) vom 25.10.2011	Nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in blau kenntlich gemacht. Hinweise zur Art und Weise der Änderungen (Tekturen) sind in der Anlage 0 sowie in Vorblättern zu den jeweiligen Anlagen der Planunterlagen beschrieben.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Genehmigungen und Erlaubnisse

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Darüber hinaus sind konkretisierende Auflagen unter Ziffer A.4.5 angeordnet.

Der Vorhabenträgerin werden gehobene wasserrechtliche Erlaubnisse für folgende Maßnahmen erteilt:

- A.3.1.1** Gehobene Erlaubnis zum Einleiten von Stoffen in Gewässer (hier: Grundwasser) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG durch das gesammelte Ableiten von Niederschlagswasser von Gleis- und Bahnsteiganlagen und sonstigen technischen Bauwerken über Versickerungseinrichtungen in den Untergrund.
- Neubau von Sickergräben und –mulden beidseits der Bahn, km 1,000 – 2,844
 - Erneuerung der Eisenbahnüberführung Töginger Straße einschließlich Stützwände Nord und Nord-West, Neubau von Sickerschächten, km 1,1,38
 - Neubau eines Versickerschachtes in der Töginger Straße, km 1,165
 - Neubau von Sickergräben und –mulden beidseitig der Bahn, km 5,325 – 6,601
 - Neubau von Sickerschlitzen zwischen den Gleisen, km 6,222 – 7,470
 - Neubau einer Rohrrigole zur Bahnsteigentwässerung, km 6,912 – 6,927
 - Neubau einer Rohrrigole zur Bahnsteigentwässerung, km 6,926 – 6,951
 - Neubau eines Sickergrabens rechts der Bahn, km 6,905 – 8,000
 - Neubau der Eisenbahnüberführung Bahnsteigzugang, Neubau von Rohrrigolen zur Bauwerksentwässerung, km 7,116

- Neubau von Sickermulden, km 6,804 – 7,432
- Neubau eines Sickergrabens links der Bahn, km 7,398 – 7,700
- Neubau von Sickerschächten, km 1,900

A.3.1.2 Gehobene Erlaubnis zum Einleiten von Stoffen in Gewässer (hier: Oberflächengewässer) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG durch das gesammelte Ableiten von Niederschlagswasser von Gleisanlagen und sonstigen technischen Bauwerken über Versickerungseinrichtungen in Oberflächengewässer (Inn und Hirschbach).

- Neubau eines Bahngrabens links der Bahn und Einleitung in den Inn, km 2,844 – 3,268
- Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Hirschbach, Einleitung in den Hirschbach, km 4,965
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung GVS Polling – Weiding, Einleitung über die Straßenentwässerung in den Hirschbach, km 5,096
- Erneuerung der GVS Polling – Weiding, Neubau von Mulden und Einleitung in den Hirschbach, km 5,096

A.3.1.3 Gehobene Erlaubnis zum Einbringen von Stoffen in Gewässer (hier: Grundwasser) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für

- Erneuerung Eisenbahnüberführung Töginger Straße einschließlich Stützwände Nord, Nord-West, Ost, West, Südwest und Südost, km 1,138
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ehringer Weg mit Gründung im Grundwasserbereich, km 4,589
- Verbreiterung des bestehenden Bahndammes mit Bodenaustausch am Dammfuß bis OK quartäre Kiese und Sande (z.T. im Grundwasser), km 3,600 – 3,900
- Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Hirschbach mit Gründung im Grundwasserbereich, km 4,965
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung GVS Polling – Weiding mit Gründung im Grundwasserbereich, km 5,096.

A.3.1.4 Gehobene Erlaubnis zum Aufstauen von Grundwasser gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG durch die fertigen Bauwerke

- Erneuerung Eisenbahnüberführung Töginger Straße einschließlich Stützwände Nord, Nord-West, Ost, West, Südwest und Südost, km 1,138
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ehringer Weg mit Gründung im Grundwasserbereich, km 4,589
- Verbreiterung des bestehenden Bahndammes mit Bodenaustausch am Dammfuß bis OK quartäre Kiese und Sande (z.T. im Grundwasser), km 3,600 – 3,900
- Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Hirschbach mit Gründung im Grundwasserbereich, km 4,965
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung GVS Polling – Weiding mit Gründung im Grundwasserbereich, km 5,096.

A.3.1.5 Beschränkte Erlaubnis zum Einleiten von Stoffen in Gewässer gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

- Erneuerung der Eisenbahnüberführung Töginger Straße, Versickerung in temporärer Sickeranlage, km 1,138
- Erneuerung der Straßenüberführung Hölzlinger Weg, bauzeitliche Versickerung von Oberflächen- und Niederschlagswasser und Versickerung in temporärer Versickerungsanlage, km 1,900
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ehringer Weg und Einleitung in den Hirschbach, km 4,589
- Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Hirschbach, Wasserhaltung für Oberflächen- und Sickerwasser und Einleitung in den Hirschbach, km 4,965
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung GVS Polling – Weiding, Wasserhaltung für Oberflächen- und Sickerwasser und Einleitung in den Hirschbach, km 5,096
- Neubau der Eisenbahnüberführung Bahnsteigzugang, Wasserhaltung für Oberflächen- und Sickerwasser und Versickerung in temporärer Sickeranlage, km 7,116.

A.3.1.6 Beschränkte Erlaubnis zum Einbringen von Stoffen in Gewässer (hier: Grundwasser) gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

- Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ehringer Weg, bauzeitliche Verbauwände im Grundwasserbereich, km 4,589
- Verbreiterung der Eisenbahnüberführung Hirschbach, bauzeitliche Verbauwände im Grundwasserbereich und provisorische Überfahrt über den Hirschbach für den Baustellenverkehr, km 4,965
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung GVS Polling – Weiding, bauzeitliche Verbauwände im Grundwasserbereich, km 5,096
- Neubau der Eisenbahnüberführung Bahnsteigzugang, bauzeitliche Verbauwände im Grundwasserbereich, km 7,116
- Provisorische Querung des Bachgrabens infolge Wegeausbau für Baustellenverkehr, km 5,233.

A.3.1.7 Beschränkte Erlaubnis zum vorübergehenden Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG

- Grundwasserabsenkung im Rahmen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ehringer Weg, km 4,589.

A.3.2 **Überschwemmungsgebiet Mörnbach / Sickerbach**

Die Vorhabenträgerin hat auf der Grundlage des hydraulischen Gutachtens vom 20.06.2013 geeignete Maßnahmen zum Ausgleich der durch den zweigleisigen Ausbau veränderten Abflussverhältnisse im Bereich des Marktes Tüßling unverzüglich zu untersuchen. Die entsprechenden Planunterlagen sind dem Eisenbahnbundesamt bis zum 31.12.2013 zur ergänzenden Entscheidung vorzulegen. Die Untersuchung der geeigneten Maßnahmen hat möglichst in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein zu erfolgen.

A.3.3 **Konzentrationswirkung**

Neben der Planfeststellung sind weitere und andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Be-

willigungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind

- dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München,
- der Stadt Mühldorf a.Inn,
- der Verwaltungsgemeinschaft Polling,
- der Gemeinde Markt Tüßling,
- den Landratsämtern Mühldorf a. Inn (Untere Naturschutzbehörde) und Altötting (Untere Naturschutzbehörde) sowie
- den Wasserwirtschaftsämtern Rosenheim und Traunstein

möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Darüber hinaus sind bei der Ausführungsplanung die Anforderungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Baubedingte Immissionen

A.4.3.1.1 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschemissionen–“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.

A.4.3.1.2 Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungswirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die unter 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen. Für länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen gelten im vorliegenden Fall die Anhaltswerte der in Tabelle 2 für eine Einwirkungsdauer D von 26 Tage $< D \leq 78$ Tage angegebenen Werte.

A.4.3.1.3 Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zur Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs zu beschränken und ortsüblich rechtzeitig bekannt zu geben. Dem Eisenbahn-Bundesamt und den örtlich zuständigen Gemeinden sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten:

- Bauort (km-Angabe „von ... bis ...“),
- Dauer der Arbeiten,
- Art der Arbeiten,
- zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte mit Angabe der jeweiligen Emissionspegel,
- Bauleiter mit Telefonnummer sowie
- ggf. die geplanten Maßnahmen zum Schutz der Anwohner.

Die Notwendigkeit dieser Arbeiten ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

Hinweis:

Sofern für Baumaßnahmen an Sonn- und Feiertagen eine Befreiung nach dem bayerischen Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG) erforderlich sein sollte, ist diese bei der zuständigen Gemeinde einzuholen.

A.4.3.1.4 Insbesondere während der besonders schutzbedürftigen nächtlichen Kernzeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr dürfen lärm- und/oder erschütterungsintensive Arbeiten nur in unumgänglichen Ausnahmefällen stattfinden. Für diese Fälle hat die Vorhabenträgerin regelmäßig einen Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen, der die Baustelle schall- und erschütterungstechnisch überwacht und ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft anordnet.

In den übrigen Zeiträumen ist diese Überwachung in stichprobenartigem Umfang, insbesondere bei immissionsintensiven Bauarbeiten und bei Beschwerdefällen durchzuführen.

Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

A.4.3.1.5 Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, im Einzelfall Detailgutachten zum Baulärm nachzufordern und auf deren Grundlage über konkrete (weitere) Schutzmaßnahmen oder ggf. über eine Entschädigung zu entscheiden.

A.4.3.1.6 Die Vorhabenträgerin hat den Immissionsschutzbeauftragten (anerkannten Sachverständigen für Schall- und Erschütterungsfragen, s. auch Ziffer A.4.14 „Umweltfachliche Bauüberwachung“) vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt und den betroffenen Gemeinden als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich zu benennen (Name, Telefon- und Faxnummer).

Der Immissionsschutzbeauftragte hat außerdem als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen und zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen.

A.4.3.1.7 Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen hat die Vorhabenträgerin durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen. Es wird insbesondere auf die Merkblätter der Regierung von Oberbayern zum Schutz gegen Baulärm und zur Staubminderung bei Baustellen hingewiesen. Insbesondere sind bei Arbeiten, bei denen mit größeren Stau-

entwicklungen zu rechnen ist, Maßnahmen zur Verminderung (Abdeckung, Befuchtung usw.) vorzusehen.

A.4.3.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

A.4.3.2.1 Aktiver Lärmschutz

A.4.3.2.1.1 Die Vorhabenträgerin hat die Errichtung der in den Planunterlagen und den nachfolgenden Bestimmungen vorgesehenen baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes möglichst frühzeitig, spätestens unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen am Verkehrsweg zu errichten.

A.4.3.2.1.2 Zum Schutz der Ortslagen in der Stadt Mühldorf am Inn, der Verwaltungsgemeinschaft Polling und der Gemeinde Markt Tüßling werden Lärmschutzwände mit den nachfolgend ausgewiesenen Höhen über Schienenoberkante planfestgestellt:

Bahnkilometer	Höhe ü. SO [m]			Bemerkung
	Planung der Vorhabenträgerin	Erweiterung durch die Planfeststellungsbehörde	planfestgestellte Höhe	
Mühldorf am Inn				
Lärmschutzwand südlich der Bahn				
1,000 – 1,600 (Strecke 5723)	3,0	0,5	3,50	Fortsetzung der Lärmschutzwand aus dem PA 01
1,600 – 1,800 (Strecke 5723)	3,0	-	-	
Lärmschutzwand nördlich der Bahn				
1,000 – 2,100 (Strecke 5723)	3,5	0,5	4,0	Fortsetzung der Lärmschutzwand aus dem PA 01

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf –
Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“ , Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750
und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Bahnkilometer	Höhe ü. SO [m]			Bemerkung
	Planung der Vorhaben-trägerin	Erweiterung durch die Planfest-stellungsbe-hörde	planfest-gestellte Höhe	
2,100 – 2,300 (Strecke 5723)	3,5	-	-	

Bahnkilometer	Höhe ü. SO [m]			Bemerkung
	Planung der Vorhaben-trägerin	Erweiterung durch die Planfest-stellungsbe-hörde	planfest-gestellte Höhe	
Verwaltungsgemeinschaft Polling				
Lärmschutzwände westlich der Bahn				
3,200 – 3,500 (Strecke 5723)	2,0	-	-	
3,500 – 3,800 (Strecke 5723)	2,0	-	-	
3,800 – 4,000 (Strecke 5723)	2,0	-	-	
Markt Tüßling				
Lärmschutzwand westlich der Bahn				
7,300 – 8,130 (Strecke 5723)	3,0	-	-	
Lärmschutzwand östlich der Bahn				
6,881 – 7,500 (Strecke 5723)	3,0	-	-	

A.4.3.2.1.3 Die Lärmschutzwände sind schienenseitig hochabsorbierend auszuführen.

In folgenden Bereichen ist die nördliche Lärmschutzwand im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn (km 1,000 – 2,298, Strecke 5723) darüber hinaus auch straßenseitig teilweise hochabsorbierend auszubilden:

- Bahn-km 1,206 – 1,240 (straßenseitig hochabsorbierend ab 2,0 m Höhe)
- Bahn-km 1,240 – 1,350 (straßenseitig hochabsorbierend ab 1,0 m Höhe)
- Bahn-km 1,350 – 1,460 (straßenseitig hochabsorbierend ab 2,0 m Höhe)

- A.4.3.2.1.4** Im Brückenbereich der Eisenbahnüberführung über die Töginger Straße (km 1,138) in der Stadt Mühldorf am Inn sind die nördliche und südliche Lärmschutzwand im oberen Bereich jeweils in einer Höhe von 1,0 m mit transparenten Elementen zu versehen.
- A.4.3.2.1.5** Die Farbgestaltung der Lärmschutzwände im Bereich des Marktes Tüßling ist unter ortsgestalterischen Aspekten mit der Gemeinde Markt Tüßling abzustimmen. Die Vorhabenträgerin hat aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses die Lärmschutzwände und die landschaftspflegerische Begleitplanung zu realisieren; dies schließt eine weitergehende – zwischen Vorhabenträgerin und zuständiger Kommune – einvernehmlich abgestimmte Ausführungsplanung nicht aus. Im Übrigen darf durch gestalterische Maßnahmen die lärmindernde Wirkung der Lärmschutzwände nicht verringert werden. Sollte hierbei eine Einigung nicht zustande kommen, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag.
- A.4.3.2.1.6** Sofern sich nachträglich Änderungen in der planfestgestellten Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände ergeben sollten, sind diese Änderungen im Wege einer Planänderung beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.
Eine mögliche Änderung der Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände darf keine lärmindernde Wirkung verursachen. Innovative Schallschutzmaßnahmen können dabei als Alternative zu aktiven Schallschutzmaßnahmen nur eingesetzt werden, wenn sie eine technische und akustische Zulassung haben und ihm Rahmen der 16. BImSchV i.V.m. der Schall 03 berücksichtigungsfähig sind.
- A.4.3.2.2 Passiver Lärmschutz**
- A.4.3.2.2.1** Die Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der Wohneinheiten von baulichen Anlagen auf den in nachfolgender Tabelle aufgeführten Grundstücken haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster, ggf. Schalldämm-Lüfter, ggf. Dachdämmungen oder sonstige Dämmungen von Außenbauteilen), wenn

für diese bauliche Anlagen die Voraussetzungen des § 42 Abs. 1 S. 2 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV erfüllt sind.

Der Anspruch besteht für schutzbedürftige Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Die Wahrnehmung des Anspruchs ist von den Erstattungsberechtigten bei der Vorhabenträgerin zu beantragen.

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

(Hinweis: Aus der bereichsweisen Erhöhung der Lärmschutzwände in der Stadt Mühldorf am Inn infolge der Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde ergeben sich gegenüber den ursprünglich ausgelegenen Planunterlagen veränderte Umgriffe der Erstattungsberechtigung)

lfd. Nr.	Gemarkung	Straße	Haus-Nr.	Flurstücks-Nr.	Bemerkung
1	Mühldorf	Am Burgfried	57	411/58	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
2	Mühldorf	Am Burgfried	59	411/59	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
3	Mühldorf	Am Burgfried	60	411/46	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
4	Mühldorf	Am Burgfried	62	111/47	
5	Mühldorf	Am Burgfried	64	111/48	
6	Mühldorf	Am Burgfried	70	411/89	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
7	Mühldorf	Am Burgfried	72	411/32	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
8	Mühldorf	Am Burgfried	74	411/30	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
9	Mühldorf	Am Burgfried	76	411/30	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
10	Mühldorf	Am Burgfried	78	111/30	
11	Mühldorf	Am Burgfried	80	111/74	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

12	Mühldorf	Am Burgfried	82	111/73	
13	Mühldorf	Am Burgfried	84	111	
14	Mühldorf	Am Burgfried	86	111/95	
15	Mühldorf	Am Burgfried	88	111/94	
16	Mühldorf	Am Burgfried	90	111/93	
17	Mühldorf	Am Burgfried	92	111/92	
48	Mühldorf	Am Burgfried	-	111/2	unbebaut; entfällt wegen Erhöhung Lärm- schutzwand
49	Mühldorf	Colloredostraße	18	845/9	entfällt wegen Erhöhung Lärm- schutzwand
20	Mühldorf	Colloredostraße	19	845/7	entfällt wegen Erhöhung Lärm- schutzwand
24	Mühldorf	Colloredostraße	20	845/8	entfällt wegen Erhöhung Lärm- schutzwand
22	Mühldorf	Eichfeld	1	133/19	
23	Mühldorf	Eichfeld	2	133/20	
24	Mühldorf	Eichfeld	3	134	
25	Mühldorf	Eichfeld	4	133/22	
26	Mühldorf	Eichfeld	5	133/23	
27	Mühldorf	Eichfeld	6	133/24	
28	Mühldorf	Eichfeld	7	133/25	
29	Mühldorf	Eichfeld	8	133/26	
30	Mühldorf	Eichfeld	9	133/27	
31	Mühldorf	Eichfeld	10	133/28	
32	Mühldorf	Eichfeld	11	133/29	entfällt wegen Erhöhung Lärm- schutzwand
33	Mühldorf	Eichfeld	12	133/30	entfällt wegen Erhöhung Lärm- schutzwand
34	Mühldorf	Eichfeld	13	133/48	
35	Mühldorf	Eichfeld	14	133/48	
36	Mühldorf	Eichfeld	15	133/48	
37	Mühldorf	Eichfeld	16	133/6	
38	Mühldorf	Eichfeld	17	133/45	
39	Mühldorf	Eichfeld	18	133/10	
40	Mühldorf	Eichfeld	19	133/11	
41	Mühldorf	Eichfeld	20	133/12	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

42	Mühldorf	Eichfeld	21	133/13	
43	Mühldorf	Eichfeld	22	133/14	
44	Mühldorf	Eichkapellenstraße	138	240	
45	Mühldorf	Ernst-Thun-Straße	17	845/14	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
46	Mühldorf	Ernst-Thun-Straße	18	845/18	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
47	Mühldorf	Ernst-Thun-Straße	19	845/15	
48	Mühldorf	Ernst-Thun-Straße	20	845/17	
49	Mühldorf	Feldstraße	1	833/7	
50	Mühldorf	Feldstraße	2	833/2	
51	Mühldorf	Feldstraße	3	833/6	
52	Mühldorf	Feldstraße	4	833/3	
53	Mühldorf	Feldstraße	5	833/5	
54	Mühldorf	Feldstraße	6	833/4	
55	Mühldorf	Feldstraße	7	832/10	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
56	Mühldorf	Feldstraße	8	832/13	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
57	Mühldorf	Feldstraße	10	832/14	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
58	Mühldorf	Gebattelstraße	16	843/38	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
59	Mühldorf	Gebattelstraße	17	843/33	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
60	Mühldorf	Gebattelstraße	19	843/26	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
61	Mühldorf	Gebattelstraße	21	843/34	
62	Mühldorf	Gebattelstraße	23	843/41	
63	Mühldorf	Harrachstraße	6	846/12	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
64	Mühldorf	Harrachstraße	7	846/18	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
65	Mühldorf	Harrachstraße	8	846/11	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
66	Mühldorf	Harrachstraße	10	846/29	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

67	Mühldorf	Harrachstraße	11	846/16	
68	Mühldorf	Harrachstraße	12	846/10	
69	Mühldorf	Harrachstraße	14	846/8	
70	Mühldorf	Harrachstraße	20	846/36	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
71	Mühldorf	Harrachstraße	22	846/9	
72	Mühldorf	Hellspergerstraße	21	845/26	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
73	Mühldorf	Hellspergerstraße	22	845/32	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
74	Mühldorf	Hellspergerstraße	23	845/25	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
75	Mühldorf	Hellspergerstraße	24	845/31	entfällt wegen Erhöhung Lärmschutzwand
76	Mühldorf	Hellspergerstraße	25	845/24	
77	Mühldorf	Imkerweg	23	342/10	
78	Mühldorf	Konradstraße	2	846/7	
79	Mühldorf	Konradstraße	4	846/27	
80	Mühldorf	Konradstraße	5	843/43	
81	Mühldorf	Konradstraße	6	846/26	
82	Mühldorf	Konradstraße	7	843/43	
83	Mühldorf	Konradstraße	8	846/24	
84	Mühldorf	Konradstraße	9	845/41	
85	Mühldorf	Konradstraße	10	846/23	
86	Mühldorf	Konradstraße	11	845/41	
87	Mühldorf	Konradstraße	13	845/37	
88	Mühldorf	Konradstraße	15	845/37	
89	Mühldorf	Konradstraße	17	845/37	
90	Mühldorf	Konradstraße	19	845/49	
91	Mühldorf	Konradstraße	21	845/48	
92	Mühldorf	Konradstraße	23	845/47	
93	Mühldorf	Konradstraße	25	845/46	
94	Mühldorf	Konradstraße	27	845/45	
95	Mühldorf	Konradstraße	29	845/38	
96	Mühldorf	Konradstraße	31	846/2	
97	Mühldorf	Konradstraße	33	846/3	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf –
Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750
und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

98	Mühldorf	Konradstraße	35	846/4	
99	Mühldorf	Konradstraße	37	846/5	
100	Mühldorf	Konradstraße	39	847	
101	Mühldorf	Konradstraße	5a	843/43	
102	Mühldorf	Konradstraße	7a	843/43	
103	Mühldorf	Leitenfeld	4	819/2	
104	Mühldorf	Leitenfeld	7	840	
105	Mühldorf	Leitenfeld	8	840/7	
106	Mühldorf	Leitenfeld	9	840/8	
107	Mühldorf	Leitenfeld	10	840/9	
108	Mühldorf	Leitenfeld	11	840/9	
109	Mühldorf	Leitenfeld	12	840/9	
110	Mühldorf	Leitenfeld	13	819/9	
111	Mühldorf	Leitenfeld	14	840/11	
112	Mühldorf	Leitenfeld	15	840/12	
113	Mühldorf	Leitenfeld	16	840/13	
114	Mühldorf	Leitenfeld	17	840/14	
115	Mühldorf	Leitenfeld	18	840/16	
416	Mühldorf	Leitenfeld	19	840/17	entfällt wegen Erhöhung Lärm- schutzwand
117	Mühldorf	Leitenfeld	20	840/18	
118	Mühldorf	Leitenfeld	31	839/14	
119	Mühldorf	Leitenfeld	32	834	
120	Mühldorf	Leitenfeld	33	839/14	
121	Mühldorf	Leitenfeld	34	834	
122	Mühldorf	Leitenfeld	35	839/13	
123	Mühldorf	Leitenfeld	36	834/11	
124	Mühldorf	Leitenfeld	37	839/12	
125	Mühldorf	Leitenfeld	38	834/10	
126	Mühldorf	Leitenfeld	39	839/11	
127	Mühldorf	Leitenfeld	40	834/9	
128	Mühldorf	Leitenfeld	41	839/10	
129	Mühldorf	Leitenfeld	42	834/8	
130	Mühldorf	Leitenfeld	43	839/9	
131	Mühldorf	Leitenfeld	44	834/7	
132	Mühldorf	Leitenfeld	45	839/15	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf –
Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750
und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

133	Mühldorf	Leitenfeld	46	839/23	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
134	Mühldorf	Leitenfeld	47	839/16	
135	Mühldorf	Leitenfeld	48	839/22	
136	Mühldorf	Leitenfeld	49	839/17	
137	Mühldorf	Leitenfeld	50	839/26	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
138	Mühldorf	Leitenfeld	51	839/18	
139	Mühldorf	Leitenfeld	52	839/27	
140	Mühldorf	Leitenfeld	53	839/19	
141	Mühldorf	Leitenfeld	54	839/28	
142	Mühldorf	Leitenfeld	55	839/20	
143	Mühldorf	Leitenfeld	56	839/29	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
144	Mühldorf	Leitenfeld	57	839/21	
145	Mühldorf	Leitenfeld	58	839/30	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
146	Mühldorf	Leitenfeld	59	839/8	
147	Mühldorf	Leitenfeld	60	839	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
148	Mühldorf	Leitenfeld	61	839/5	
149	Mühldorf	Leitenfeld	62	839/3	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
150	Mühldorf	Leitenfeld	63	839/24	
151	Mühldorf	Leitenfeld	65	839/6	
152	Mühldorf	Passaustraße	24	819/23	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
153	Mühldorf	Passaustraße	26	819/21	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
154	Mühldorf	Probststraße	13	843/10	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
155	Mühldorf	Probststraße	16	843/16	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
156	Mühldorf	Probststraße	17	843/12	
157	Mühldorf	Probststraße	18	843/15	
158	Mühldorf	Probststraße	19	843/13	
159	Mühldorf	Probststraße	20	843/14	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“ , Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

160	Mühldorf	Probststraße	22	843/14	
161	Mühldorf	Summererstraße	18	842/11	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
162	Mühldorf	Töginger Straße	70	870/5	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
163	Mühldorf	Töginger Straße	72	867/8	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
164	Mühldorf	Töginger Straße	74	867/10	
165	Mühldorf	Töginger Straße	75	822/14	
166	Mühldorf	Töginger Straße	76	842/8	
167	Mühldorf	Töginger Straße	77	822/15	
168	Mühldorf	Töginger Straße	78	842/9	
169	Mühldorf	Töginger Straße	79	822/11	
170	Mühldorf	Töginger Straße	84	839/2	
171	Mühldorf	Töginger Straße	86	843/2	
172	Mühldorf	Töginger Straße	87	822/6	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
173	Mühldorf	Töginger Straße	88	838	
174	Mühldorf	Töginger Straße	90	838/1	
175	Mühldorf	Töginger Straße	94	840/5	
176	Mühldorf	Töginger Straße	126	135	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
177	Mühldorf	Wiesenstraße	1	833/1	
178	Mühldorf	Wiesenstraße	2	834/4	
179	Mühldorf	Wiesenstraße	3	833/8	
180	Mühldorf	Wiesenstraße	4	834/5	
181	Mühldorf	Wiesenstraße	5	833/9	
182	Mühldorf	Wiesenstraße	6	834/6	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
183	Mühldorf	Wiesenstraße	7	833/10	
184	Mühldorf	Wiesenstraße	8	833/16	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
185	Mühldorf	Wiesenstraße	10	833/15	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
186	Mühldorf	Wiesenstraße	12	833/14	entfällt wegen Erhöhung Lärm-schutzwand
187	Polling	Altöttinger Straße	12	1513/2	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

188	Polling	Altöttinger Straße	13	1513/3	
189	Polling	Altöttinger Straße	14	1512	
190	Polling	Altöttinger Straße	16	1481	
191	Polling	Altöttinger Straße	18	1481/2	
192	Polling	Bahnhofstraße	1	1497	
193	Polling	Bahnhofstraße	5	1504	
194	Polling	Bahnhofstraße	7	1505	
195	Polling	Bahnhofstraße	11a	1506/11	
196	Polling	Bahnhofstraße	11b	1506/9	
197	Polling	Bahnhofstraße	1a	1497/1	
198	Tüßling	Adalbert-Stifter-Straße	15	420/29	
199	Tüßling	Adalbert-Stifter-Straße	17	420/30	
200	Tüßling	Am Bahnhof	1	447/5	
201	Tüßling	Am Bahnhof	3	446/2	
202	Tüßling	Am Bahnhof	4	446/3	
203	Tüßling	Am Bahnhof	5	446/4	
204	Tüßling	Am Bahnhof	7	410	
205	Tüßling	Am Bahnhof	8	411/2	
206	Tüßling	Am Bahnhof	1a	447/7	
207	Tüßling	Am Bahnhof	6a	409/5	
208	Tüßling	Flurstraße	16	441/4	
209	Tüßling	Ganghoferstraße	1	420/14	
210	Tüßling	Ganghoferstraße	2	420/9	
211	Tüßling	Ganghoferstraße	3	420/13	
212	Tüßling	Ganghoferstraße	4	420/8	
213	Tüßling	Ganghoferstraße	5	420/12	
214	Tüßling	Ganghoferstraße	6	420/7	
215	Tüßling	Gartenstraße	1	418	
216	Tüßling	Gartenstraße	2	419/5	
217	Tüßling	Gartenstraße	3	418/3	
218	Tüßling	Gartenstraße	4	419/4	
219	Tüßling	Gartenstraße	5	418/4	
220	Tüßling	Gartenstraße	6	419/3	
221	Tüßling	Gartenstraße	7	420/1	
222	Tüßling	Gartenstraße	8	420/36	
223	Tüßling	Gartenstraße	9	420/2	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf –
Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750
und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

224	Tüßling	Gartenstraße	10	420/37	
225	Tüßling	Gartenstraße	11	420/6	
226	Tüßling	Gartenstraße	12	420/3	
227	Tüßling	Gartenstraße	13	420/10	
228	Tüßling	Gartenstraße	14	420/5	
229	Tüßling	Gartenstraße	15	420/11	
230	Tüßling	Gartenstraße	16	420/4	
231	Tüßling	Gartenstraße	17	420/15	
232	Tüßling	Gartenstraße	19	420/19	
233	Tüßling	Gartenstraße	21	420/20	
234	Tüßling	Gartenstraße	23	420/25	
235	Tüßling	Gartenstraße	25	420/31	
236	Tüßling	Gartenstraße	27	396/87	
237	Tüßling	Gartenstraße	11a	420/38	
238	Tüßling	Gartenstraße	27a	396/92	
239	Tüßling	Kellerstraße	4	66/4	
240	Tüßling	Kellerstraße	6	441/3	
241	Tüßling	Kellerstraße	8	441/2	
242	Tüßling	Kellerstraße	10	441/1	
243	Tüßling	Kellerstraße	12	413/3	
244	Tüßling	Kellerstraße	14	411	
245	Tüßling	Kellerstraße	17	415/1	
246	Tüßling	Lilienweg	1	441/10	
247	Tüßling	Lilienweg	2	441/7	
248	Tüßling	Lilienweg	3	441/8	
249	Tüßling	Lilienweg	4	441/6	
250	Tüßling	Lilienweg	5	441/5	
251	Tüßling	Lilienweg	7	441/5	
252	Tüßling	Ludwig-Thoma-Straße	1	420/24	
253	Tüßling	Ludwig-Thoma-Straße	2	420/18	
254	Tüßling	Ludwig-Thoma-Straße	3	420/23	
255	Tüßling	Ludwig-Thoma-Straße	4	420/17	
256	Tüßling	Ludwig-Thoma-Straße	6	420/16	
257	Tüßling	Ludwig-Thoma-Straße	3a	420/23	
258	Tüßling	Vormarktstraße	18	77	
259	Tüßling	Vormarktstraße	20	78	

A.4.3.2.2.2 Die Entschädigung ist in Höhe notwendig erbrachter Aufwendungen zu leisten.

Die Vorhabenträgerin hat dazu möglichst mit Beginn der Maßnahmenrealisierung den betroffenen Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular zur Wahrnehmung ihres Anspruchs auf Erstattung notwendig erbrachter Aufwendungen für die passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Mit Zusendung des Antragsformulars ist ebenfalls die praktische Abwicklung zur Bestimmung der tatsächlichen Entschädigungsansprüche darzustellen sowie die Adresse eines aktuellen Ansprechpartners für die Antragstellung bei der Vorhabenträgerin bzw. beim Projektverantwortlichen anzugeben. Gleichzeitig ist dem Eisenbahn-Bundesamt über die Zusendung der Antragsformulare zu berichten.

Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend eine Vereinbarung abzuschließen.

A.4.3.2.3 Entschädigung von Außenwohnbereichen

A.4.3.2.3.1 Die Vorhabenträgerin hat den Eigentümern von tatsächlich zu schützenden bebauten bzw. unbebauten Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnliche zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Anlagen; nicht generell Gärten, Rasenflächen und ähnliches Gelände) eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten, soweit in diesen Außenwohnbereichen trotz der planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm oberhalb der gebietsbezogenen Tagesgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV liegen. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

A.4.3.2.3.2 Die Voraussetzungen für diesen Entschädigungsanspruch sind bei den in der Tabelle unter Ziffer A.4.3.2.2.1 aufgeführten vor allem unmittelbar entlang der Bahntrasse gelegenen Grundstücken zu prüfen.
Das Ergebnis dieser Prüfung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mitzuteilen und die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

A.4.3.2.3.3 Die Bemessung der Entschädigung für eine tatsächlich vorhandene eingeschränkte Außenwohnbereichsnutzung infolge von Lärmbeeinträchtigungen richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“.

A.4.3.3 Betriebsbedingte Erschütterungen

A.4.3.3.1 Die Vorhabenträgerin hat

- auf der Strecke 5723
im Bereich von km 1,00 bis km 1,95 auf beiden Gleisen sowie
- auf der Strecke 5723
im Bereich von km 7,40 bis km 7,80 auf dem Gleis Mühldorf – Tüßling
und
im Bereich von km 7,40 bis 7,60 auf dem Gleis Tüßling – Mühldorf

als erschütterungsmindernde Maßnahme eine Schwellenbesohlung einzubauen.

A.4.3.3.2 Die Vorhabenträgerin hat vor Baubeginn an den folgenden Gebäuden Beweissicherungsmessungen hinsichtlich der vorhandenen Erschütterungsbelastung durchzuführen:

Bereich Mühldorf:

- Töginger Straße 79
- Töginger Straße 84
- Töginger Straße 86
- Töginger Straße 94
- Konradstraße 9
- Konradstraße 31
- Leitenfeld 9
- Leitenfeld 31
- Leitenfeld 32
- Leitenfeld 33
- Wiesenstraße 1
- Wiesenstraße 2

- Feldstraße 2
- Eichfeld 16
- Eichfeld 18
- Eichfeld 19
- Eichfeld 20
- Eichfeld 21
- Eichfeld 22
- Am Burgfried 80
- Am Burgfried 84

Bereich Tüßling:

- Gartenstraße 2
- Gartenstraße 3
- Gartenstraße 4
- Gartenstraße 5
- Gartenstraße 7
- Gartenstraße 9
- Gartenstraße 11a
- Gartenstraße 13
- Gartenstraße 15
- Gartenstraße 17
- Gartenstraße 21
- Gartenstraße 23

Dem Eisenbahn-Bundesamt ist die Dokumentation der durchgeführten Messungen zeitnah nach ihrer Durchführung vorzulegen.

- A.4.3.3.3** Die Vorhabenträgerin hat ab dem siebten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach Ende der Gleisbauarbeiten und Aufnahme des zweigleisigen Betriebs im gegenständlichen Streckenabschnitt Mühldorf - Tüßling für die unter der Ziffer A.4.3.3.2 aufgeführten Gebäude Erschütterungsmessungen (an den IO-E bzw. Gebäuden selbst oder an den üblichen Messpunkten auf dem Übertragungsweg) von einer nach § 26 BImSchG anerkannten Messstelle durchführen zu lassen. Die Vorhabenträgerin hat eine Beurteilung

der neuen Erschütterungseinwirkungen unter Verkehrsbetrieb aufstellen zu lassen, die auf Datenbasis der Beweissicherung und der Messungen unter Verkehrsbetrieb anhand der DIN 4150-2 erfolgt. Soweit die Beurteilung ergibt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht eingehalten werden und sich die derzeit vorhandene Erschütterungsvorbelastung um mehr als 25 % erhöht hat, hat die Vorhabenträgerin vergleichbar betroffene weitere Gebäude im Einwirkungsbereich der o.g Gebäude und repräsentativen Immissionsorte gutachterlich untersuchen zu lassen und dabei ggf. weitere Erschütterungsmessungen durchführen und beurteilen zu lassen. Die gutachterliche Untersuchung hat im konkreten Einzelfall geeignete erschütterungstechnische Schutzmaßnahmen am Gleis- und/oder Bahnkörper, auf dem Ausbreitungsweg oder an den Gebäuden selbst aufzuzeigen, welche eine Erhöhung der derzeit vorhandenen Vorbelastung um mehr als 25 % verhindern können.

Die Vorhabenträgerin hat die gutachterliche Untersuchung zusammen mit einer Planunterlage, welche die daraufhin beabsichtigten weiteren erschütterungstechnischen Schutzmaßnahmen darlegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet, der Planfeststellungsbehörde zeitgerecht nach der Gewinnung der Daten vorzulegen. Dabei sind die erzielbaren Immissionsreduzierungen sowie die Kosten für die Schutzmaßnahmen mitzuteilen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich eine abschließende Entscheidung über ggf. festzusetzende weitere Erschütterungsschutzmaßnahmen sowie ggf. eine Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer Erschütterungen vor.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

A.4.4.1 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

Die konkreten Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit den Unteren Naturschutzbehörden der Landratsämter Mühldorf am Inn und Altötting abzustimmen und in Abstimmung mit diesen durchzuführen.

Dem Eisenbahn-Bundesamt ist anschließend dieser abgestimmte Landschaftspflegerische Ausführungsplan (LAP) zur Information zu übermitteln.

A.4.4.2 Landschaftspflegerische Maßnahmen

- Beginn und Abschluss der Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen (Schutz-, Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) sind den Unteren Naturschutzbehörden der Landratsämter Mühldorf am Inn und Altötting sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, anzuzeigen.
Den Unteren Naturschutzbehörden der Landratsämter Mühldorf am Inn und Altötting, ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Begang zur Eingriffsminimierung anzubieten.
Nach Abschluss der Bau- und sonstigen Maßnahmen ist durch eine qualifizierte Fachkraft eine Erfolgskontrolle der fachgerechten Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes durchzuführen. Das Ergebnis der Erfolgskontrolle ist den Landratsämtern Mühldorf am Inn und Altötting - Untere Naturschutzbehörde – sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, mitzuteilen.
- Bei der Baudurchführung sind die einschlägigen technischen Regelwerke (z.B. DIN 18 920 – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) zu beachten.
- Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind im Jahr der Fertigstellung der technischen Anlagen herzustellen.
- Rodungen sind außerhalb der Fortpflanzungszeit und Brutperiode der im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Säugetiere, Vogelarten und Reptilien (z.B. Zauneidechse) durchzuführen.
- Vor Beginn der Baumaßnahme ist die erforderliche CEF-Maßnahme E 5 (Strukturen zur Förderung der Gelbbauchunke) durchzuführen.

A.4.4.3 Ökoflächenkataster

Nach Abschluss der landschaftspflegerischen Arbeiten ist der Planfeststellungsbehörde ein Verzeichnis für die Meldung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an das Landesamt für Umwelt (LfU) zur Eintragung in das Ökoflächenkataster zu übermitteln. Die Vorgaben des Landesamtes für Umwelt (LfU) für diese Meldung sind dabei von der Vorhabenträgerin zu beachten.

A.4.4.4 Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen (V 2, A 6, A 10, A 11, A 13, A 22, A 29, E 5, E 8, E 9.1 – E 9.10) sind entsprechend den Maßnahmenblättern (s. Anlage 12.1 Anhang 1) durch die Vorhabenträgerin dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten.

Die Gehölzpflege im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen (A 2 bis A 3, A 5, A 7, A 12, A 14, A 19, A 20, A 23, A 24, A 26, A 27, A 28, A 30, A 31, E 9.1 – E 9.3, E 9.5, E 9.8) ist von der Vorhabenträgerin entsprechend der einschlägigen Maßnahmenblätter für die Dauer von 13 Jahren durchzuführen.

A.4.4.5 Nachweis der dauerhaften Sicherung

Die dauerhafte Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München sowie den Unteren Naturschutzbehörden der Landratsämter Mühldorf am Inn und Altötting, spätestens mit dem Abschluss der Landschaftspflegerischen Maßnahmen durch Grundbucheintrag nachzuweisen.

A.4.4.6 Artenschutzrechtliches Monitoring (Gelbbauchunke)

- Nach der Umsetzung der Maßnahme E 5 und mit Beginn der Baudurchführung ist für diese Maßnahme ein Monitoring einzurichten, welches geeignet ist, festzustellen, ob die Maßnahmenfläche von der Gelbbauchunke genutzt wird und damit während und nach der Bauausführung ein Fortbestand der Gelbbauchunkenpopulation gewährleistet ist.

Das Monitoring ist 1-mal jährlich durchzuführen. Der genaue Zeitpunkt ist nach fachlichen Standards festzulegen. Die jährlichen Begehungen sind nach fachlich anerkannten Methoden abzuwickeln.

Das Monitoring ist jährlich bis zu fünf Jahre nach Beendigung der Baumaßnahme durchzuführen.

Über die ordnungsgemäße Durchführung des jährlichen Monitorings sowie über dessen Ergebnisse ist das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, regelmäßig zu unterrichten. Die Ergebnisse des Monitorings sind in einem Bericht zu dokumentieren; der Bericht muss qualifiziert über Populationsgröße und –struktur, Habitatstruktur und eventuelle Beeinträchtigungen Aufschluss geben. Der Monitoring-

Bericht ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, spätestens zum 01.12 des entsprechenden Jahres vorzulegen.

- Sofern im Rahmen des Monitorings keine erfolgreiche Besiedelung nachgewiesen werden kann, sind die Ursachen hierfür zu analysieren. Danach hat anhand der Ursachen eine Nachbesserung der Maßnahmenfläche zu erfolgen. Das Monitoring ist in diesem Fall jährlich wie in dem vorstehenden Punkt beschrieben weiterzuführen, bis sich eine erfolgreiche Besiedelung der eigens für die Gelbbauchunke geschaffenen Strukturen und damit ein Maßnahmenenerfolg abzeichnen. Über eine evtl. notwendige Durchführung der genannten Ursachenanalyse, über das Ergebnis dieser Analyse sowie die daraufhin beabsichtigten Nachbesserungsmaßnahmen ist das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, unverzüglich zu informieren.
- Sofern im Rahmen des Monitorings eine erfolgreiche Besiedelung der Maßnahmenfläche durch die Gelbbauchunke in einem kürzeren Zeitraum als unter Punkt 1 beschrieben (jährliches Monitoring bis zu fünf Jahre nach Beendigung der Baumaßnahme) nachgewiesen werden kann, kann von einem weiteren Monitoring abgesehen werden. Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, ist hierüber durch einen qualifizierten Bericht mit Angabe der Gründe unverzüglich zu informieren.

A.4.4.7 Vorbehalt zur Behebung des Ausgleichsdefizites

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht unter dem Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung zum Naturschutz (Feststellung der zur Behebung des Ausgleichsdefizites erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder einer etwaige Ersatzzahlung).

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, möglichst zeitnah der Planfeststellungsbehörde einen überarbeiteten landschaftspflegerischen Begleitplan und die erforderlichen weiteren Pläne zur Durchführung eines ergänzenden Verfahrens für die Behebung des Ausgleichsflächendefizits vorzulegen.

A.4.4.8 Artenschutzrechtliche Ausnahmen

Für die streng geschützten Tierarten „Großer Abendsegler“ (Fledermausart), Zauneidechse, Schlingnatter und Gelbbauchunke wird jeweils für mögliche Tötungen während der Bauphase eine Ausnahme vom artenschutzrechtlichen Tötungsverbot erteilt.

A.4.5 Gewässerschutz

A.4.5.1 Die Baumaßnahmen sind plangemäß und fachgerecht nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst von qualifizierten Unternehmen durchzuführen.

A.4.5.2 Bei der Lagerung von belastetem Gleisschotter ist dieser vor Niederschlags- und Oberflächenwasser zu schützen (trockene Lagerung, abgedeckt oder unter Dach).

A.4.5.3 Bei der Ausführung und dem Betrieb ist die ATV-DWA A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ zu beachten.

A.4.5.4 Während des gesamten Baubetriebs, beim Lagern von Baumaterialien und Aushub ist darauf zu achten, dass Abschwemmungen sowie der Eintrag von Stoffen etc. nicht zu besorgen sind, welche das Grundwasser, nachteilig beeinflussen oder verunreinigen. Der Eintrag von Stoffen in Gewässer während der Bauzeit ist zu minimieren.

Sollten im Zuge der Bauarbeiten Belastungen des Untergrundes festgestellt werden, die eine Grundwassergefährdung besorgen lassen, sind die jeweils zuständigen Landratsämter Mühldorf am Inn und Altötting und die jeweils zuständigen Wasserwirtschaftsämter Rosenheim und Traunstein unverzüglich zu benachrichtigen. Dies gilt ebenfalls für mögliche alte Ölschäden oder ausgetretene Sprengstoffe an Blindgängern.

A.4.5.5 Wassergefährdende Stoffe, die zur Baudurchführung unabdingbar notwendig sind, sind fachgerecht zu lagern. Die Anwendung dieser Stoffe hat mit besonderer Sorgfalt zu erfolgen. Sofern im Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen errichtet und betrieben werden müs-

sen, sind die einschlägigen Vorschriften des WHG mit der aufgrund des BayWG erlassenen Verordnung zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS) zu beachten. Das Lagern, Abfüllen und Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen auf den zu entwässernden Flächen ist nicht zulässig.

Im Einzelfall über diesen Planfeststellungsbeschluss hinausgehende erforderlich werdende Genehmigungen sind noch gesondert zu beantragen.

A.4.5.6 Beim wider erwartenden Austreten wassergefährdender Stoffe hat die Vorhabenträgerin unverzüglich die zuständigen Stellen (Kreisverwaltungsbehörde, Wasserwirtschaftsamt, Feuerwehr, Polizei) zu verständigen.

A.4.5.7 Während des Baubetriebs anfallendes verschmutztes Wasser darf nicht in den Untergrund eingeleitet werden.

A.4.5.8 Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser, z.B. durch Rigolen, Sickerschlitzte oder Sickerschächte durch verunreinigte Bodenschichten ist nicht zulässig.

A.4.5.9 Die Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung EÜV) ist zu beachten.

A.4.5.10 Die Beschickung der Versickerungsanlagen ist so zu gestalten, dass über die gesamte Fläche eine gleichmäßige Verteilung stattfindet.

A.4.5.11 Oberflächeneinläufe sind mit Schlammeimern zu versehen. Die Schlammeimer sind regelmäßig zu räumen, das Räumgut ist ordnungsgemäß zu entsorgen.

A.4.5.12 Die Ausführungsplanung der vorgesehenen Bachverlegung zwischen Bahn-km 5,240 – 5,330 (Pollinger Bach) ist mit der Gemeinde Polling, dem Fischereiberechtigten sowie der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Mühldorf am Inn rechtzeitig vor Bauausführung abzustimmen.

A.4.6 Bodenschutz

A.4.6.1 Wenn Bodenmaterial im Zuge der Bauarbeiten zwischengelagert werden muss, hat dies unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke (DIN-Normen

o.ä.) zu geschehen. Soweit Mutterboden von den Baumaßnahmen betroffen ist, ist dieser unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke (DIN-Normen o.ä.) ordnungsgemäß zwischenzulagern.

Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass keine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser zu befürchten ist.

A.4.6.2 Bei der Verwendung von Baumaschinen sowie bei der Lagerung von Baumaterialien ist sicherzustellen, dass Gefährdungen des Bodens vermieden werden. Die Vorhabenträgerin hat die beauftragten Firmen hierauf besonders hinzuweisen.

A.4.6.3 Bei Hinweisen auf schädliche Bodenveränderungen, Bodenverunreinigungen oder Altlasten während der Bauarbeiten, sind die jeweils zuständigen Landratsämter Mühldorf am Inn und Altötting sowie die jeweils zuständigen Wasserwirtschaftsämter Rosenheim und Traunstein unverzüglich zu benachrichtigen.

A.4.7 Abfallwirtschaft

A.4.7.1 Das anfallende Aushub- und Abbruchmaterial sowie sonstige auf der Baustelle anfallenden Abfälle sind nach den einschlägigen Vorschriften zu verwerten bzw. zu beseitigen oder zu entsorgen.

Insbesondere sind die gemäß der Nachweisverordnung ggf. erforderlichen Nachweise zu führen.

A.4.7.2 Bei der Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter ist das entsprechende Merkblatt des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (Nr. 3.4/2) zu beachten.

A.4.7.3 Die Bewertung von Boden und bodenähnlichen Aushubmassen hat je nach Verwertungsweg gemäß den technischen Regeln der LAGA, dem Bundesbodenschutzgesetz bzw. der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung und dem Leitfaden für die Verfüllung von Gruben, Brüchen und Tagebauen zu erfolgen. Die Untersuchung der jeweils maßgeblichen Kornfraktion ist zu beachten.

A.4.7.4 Die Erdarbeiten sind fachtechnisch zu begleiten. Das Aushubmaterial ist nach dem jeweiligen Belastungsgrad zu separieren und wieder zu verwerten oder zu entsorgen. Die Massenströme und die Entsorgungswege sind zu dokumentieren.

A.4.7.5 Auf den Bereitstellungsflächen dürfen nur Abfälle gelagert werden, die im Zuge der Baumaßnahmen des antragsgegenständlichen Vorhabens anfallen.

A.4.7.6 Bereitstellungs- und Zwischenlagerflächen:

- Vor Baubeginn ist eine Beweissicherung der Bereitstellungs- und Zwischenlagerflächen durchzuführen.
- Material der Zuordnung Z 2 ist niederschlagswasserdicht abzudecken. Die Abdeckung muss witterungs- und UV-beständig sein und ist regelmäßig auf Schadstellen zu überprüfen und falls vorhanden, sofort zu reparieren. Bei Lagerung auf unbefestigter Fläche ist zuvor eine leicht bindige Bodenschicht von ca. 20 cm aufzubringen, die nach Abtransport des Materials wieder abgezogen und ebenfalls mit dem Material entsorgt / verwertet wird. Entsorgungsnachweise sind auf Verlangen vorzulegen.
- Material \geq Z 2 ist bis zum Abtransport (fachgerechte Entsorgung) auf befestigtem Untergrund zwischenzulagern. Das anfallende Niederschlagswasser ist kontrolliert zu sammeln und fachgerecht zu entsorgen. Die Haufwerke sind zusätzlich regenwasserdicht mit witterungs- und UV-beständiger Plane abzudecken, um das anfallende Sickerwasser so gering wie möglich zu halten und Windverwehungen zu vermeiden. Die Abdeckung ist regelmäßig auf Schadstellen zu überprüfen und falls vorhanden, sofort zu reparieren. Nach Abtransport des Materials ist die Lagerfläche ohne bleibende Verunreinigungen aufzulassen. Entsorgungsnachweise sind auf Verlangen vorzulegen.
- Die spezifischen Anforderungen für die Zwischenlagerung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle sind frühzeitig mit den zuständigen Wasserwirtschaftsämtern Rosenheim und Traunstein abzustimmen.
- Die gesamte Maßnahme ist zu dokumentieren, in einem Bericht zusammenzufassen und auf Verlangen vorzulegen.
- Der ursprüngliche Zustand der Bereitstellungsflächen ist wieder herzustellen. Es ist zu dokumentieren, dass es zu keiner Durchmischung des Oberbodens mit dem zwischengelagerten Material gekommen ist.

A.4.8 Straßen, Wege und Zufahrten

A.4.8.1 Unvermeidliche Straßensperrungen sind mit den jeweils zuständigen Behörden abzustimmen. Die Verkehrssicherungspflicht und die Unterhaltungspflicht für Behelfsumfahrungen sind in einer gesonderten Vereinbarung zwischen der Vorhabenträgerin und den jeweils zuständigen Behörden zu regeln.

A.4.8.2 Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin mit den Straßenbaulastträgern sowie mit betroffenen privaten Eigentümern eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen der planfestgestellten Baumaßnahme zuzurechnen sind.

A.4.8.3 Die durch die Baumaßnahme verschmutzten Straßen, Wege und Zufahrten sind von der Vorhabenträgerin oder dessen Beauftragten unverzüglich zu reinigen.

A.4.8.4 Baustellenzufahrt (BWVZ-Nr. 230) zur Baustelleneinrichtungsfläche auf Flst. 409/22, Gemarkung Tüßling

- Die Baustellenzufahrt ist auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 9 t zu begrenzen. Die Befahrung dieser Baustellenzufahrt durch Kettenfahrzeuge ohne Schutz ist nicht gestattet.
- Vor Baubeginn ist mit dem Grundstückseigentümer (Landkreis Altötting) eine Beweissicherung durchzuführen und entsprechend zu dokumentieren.
- Durch den Bauablauf evtl. entstandene Schäden sind zu beseitigen. Sollten auf dem Flurstück 409/22 Rodungen durchgeführt werden, so sind die verwertbaren Teile (Stämme und Geäst) nach vorheriger Absprache mit dem Landratsamt Altötting auf ein Grundstück des Landkreises zu bringen.

A.4.8.5 Die Herstellung der Einfahrt in die Kreisstraße AÖ 12 hat in Abstimmung mit dem Landratsamt Altötting (Sachgebiet 52 – Tiefbau) zu erfolgen. Der Beginn der Bauarbeiten ist rechtzeitig anzuzeigen. Die wegrechtlichen und bautechnischen Anordnungen der örtlichen Bauaufsicht sind zu beachten.

- A.4.8.6** Sind für die Durchführung der Baumaßnahmen an Straßen und Wegen (z.B. Arbeiten im Straßenraum) verkehrsrechtliche Anordnungen erforderlich, so hat die Vorhabenträgerin diese bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn einzuholen und durchzuführen.
- A.4.8.7** Sollten durch den Anschluss der Gartenstraße an die Kreisstraße AÖ 12 Entwässerungseinrichtungen dieser Kreisstraße beschädigt werden, sind diese unverzüglich wiederherzustellen.
- A.4.8.8** Ein Belegen der Kreisstraße mit Baustoffen und dergleichen ist nicht zulässig.
- A.4.8.9** Die Anschlüsse an die bestehenden Asphaltschichten müssen geschnitten und vergossen werden. Das Bankett muss ordnungsgemäß wiederhergestellt werden.
- A.4.8.10** Nach Abschluss der Arbeiten zur Verlängerung der Gartenstraße und Herstellung der Einfahrt in die Kreisstraße AÖ 12 hat die Vorhabenträgerin eine bauliche Abnahme beim Landratsamt Altötting (Sachgebiet 52 – Tiefbau) schriftlich zu beantragen. Die Abnahme ist zu dokumentieren.
- A.4.8.11** Die erforderliche straßenverkehrsrechtliche Beschilderung an der verlängerten Gartenstraße hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzubringen.
- A.4.8.12** Für die Baustellenzufahrt (BWVZ-Nr. 227) über den privaten Feldweg an der Kreisstraße AÖ 12 ist ebenfalls eine Beweissicherung durchzuführen. Etwaige durch die antragsgegenständliche Baumaßnahme entstandene Schäden sind von der Vorhabenträgerin zu beseitigen.
- A.4.8.13** Die Vorhabenträgerin hat den Sicherheitsstreifen des neuen, östlichen Geh- und Radweges in der Unterführung der Kreisstraße MÜ 9 (Stadt Mühldorf am Inn) in einer Breite von 50 cm ab dem Bordstein in Kleinpflaster auszuführen.
- A.4.8.14** Sofern nach einer Überprüfung der Entwässerung der Gartenstraße im Markt Tüßling durch das Landratsamt Altötting Änderungen notwendig werden sollten, hat die Vorhabenträgerin diese Änderungen durchzuführen. Sollte für diese Än-

derungen ein Planänderungsverfahren erforderlich sein, ist dieses mit den entsprechenden Unterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt zeitnah zu beantragen.

A.4.9 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter

A.4.9.1 Die zuständigen Leitungs- und Anlagenträger sind rechtzeitig (mindestens 3 Monate vor Baubeginn) über den Beginn und die voraussichtliche Dauer der die Leitungen und Anlagen betreffenden Bauarbeiten zu informieren. Die geplanten Baumaßnahmen dürfen erst nach örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die zuständigen Leitungs- und Anlagenträger begonnen werden. Die Kabelschutzanweisungen der Leitungsträger sind jeweils zu beachten.

A.4.9.2 Infrastrukturleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, während der Bauzeit in Abstimmung mit den zuständigen Eigentümern (Spartenträgern) und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Ein unterbrechungsfreier Betrieb ist zu gewährleisten. Entsprechendes gilt für Änderungen und Neuverlegungen von Infrastrukturleitungen.

A.4.9.3 Die Vorhabenträgerin hat im Bereich der 110-kV-Leitung Töging – Landesgrenze(-Kiefersfelden, Leitungs-Nr. W321) (BVWZ-Nr. 432) der E.ON Netz GmbH bei der geplanten Baustellenzufahrt (BVWZ-Nr. 222) alle Baumaßnahmen in einem Abstand von 10,00 m (gemessen ab Fundamentaußenkante) mit der Betriebszentrale der E.ON Netz GmbH abzustimmen. Gegebenenfalls ist an dem betroffenen Mast ein Anfahrerschutz anzubringen.

Im Bereich der Leitungsschutzzone der o.g. Leitung sind alle Maßnahmen (z.B. Arbeitshöhen, Stellen von Containern) auf der Baustelleneinrichtungsfläche (BVWZ-Nr. 223) ebenfalls mit der Betriebszentrale der E.ON Netz GmbH abzustimmen.

A.4.9.4 Die Vorhabenträgerin hat im Bereich der 20-kV-Freileitungen (BVWZ-Nr. 437) der E.ON Bayern AG, die eine Bereitstellungsfläche überspannen, die nach der DIN 0210-10 Bbl 1 2007-10 geforderten Mindestabstände einzuhalten und darauf zu achten, dass diese Mindestabstände nicht unterschritten werden.

Weiter hat die Vorhabenträgerin im Bereich der Kreuzung der geplanten Baustraße mit der 20-kV-Freileitung (BVWZ-Nr. 437) der E.ON Bayern AG den am geplanten

Straßenrand befindlichen Mast gegen Fahrzeugaufprall zu sichern und mit rot-weiß-
straffierten Tafeln zu kennzeichnen.

Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ ist zu beachten.

A.4.9.5 Die Anpassungsmaßnahmen an den Infrastrukturleitungen der Kommunalen Ener-
gienetze Inn-Salzach GmbH sowie der Energienetze Bayern sind sechs Monate vor
Baubeginn im Detail abzustimmen und durchzuführen. Dabei ist zu beachten, dass
die Anpassungsmaßnahmen an den (Gas-)Leitungen grundsätzlich nur außerhalb
der Heizperiode (Mai – August) durchgeführt werden können.

A.4.10 Grundinanspruchnahme

A.4.10.1 Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der §§ 22, 22 a AEG i.V.m. dem BayEG die
betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehen-
den Grundinanspruchnahme sowie der erforderlichen Änderung oder Beseitigung
vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu
entschädigen.

A.4.10.2 Die Vorhabenträgerin hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorüberge-
hend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verur-
sachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und
der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der
Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.

A.4.10.3 Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass etwaige beste-
hende Zufahrten zu Privatgrundstücken angefahren werden können. Sofern dies in
Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein sollte, sind die Betroffenen rechtzeitig
zu unterrichten.

Etwaige vorhabensbedingt erforderliche Änderungen oder Verlegungen von Grund-
stückszufahrten sind den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen.

A.4.11 Denkmalschutz

A.4.11.1 Soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

A.4.11.2 Die Vorhabenträgerin hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in ihren Bauablauf mit einzubeziehen.

A.4.11.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabenträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Die Einzelheiten sind zwischen der Vorhabenträgerin und dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen.

A.4.12 Landwirtschaft

A.4.12.1 Die Erschließung landwirtschaftlicher Flächen ist während der gesamten Bauzeit sowie nach Abschluss der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

A.4.12.2 Sämtliche Maßnahmen sind so auszuführen, dass angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen so wenig wie möglich beeinträchtigt werden.

A.4.12.3 Bei bauzeitlich in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen ist der ursprüngliche Zustand nach Beendigung der Baumaßnahmen durch Bodenlockerungen und Wiederaufbringen der bisher vorhandenen Humusschicht wiederherzu-

stellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch Abnahmeprotokoll gegenüber dem jeweiligen Grundstückseigentümer zu dokumentieren.

A.4.13 Brand- und Katastrophenschutz, Zugänglichkeit im Bereich der Lärmschutzwände

A.4.13.1 Die Vorhabenträgerin hat das in den festgestellten Planunterlagen beschriebene und dargestellte Planungskonzept für die Zugänglichkeit der Bahnanlagen (Flucht- und Rettungswege) vollumfänglich umzusetzen.

A.4.13.2 Die Ausgänge, Zu- und Durchgänge der Lärmschutzwände sind gemäß der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ zu kennzeichnen.

A.4.13.3 Die Flucht- und Rettungstüren müssen von der Gleisseite (innen) ohne Hilfsmittel und von außen mit den Standardgeräten der Feuerwehr und des örtlichen Notfallmanagements der DB AG geöffnet werden können.

A.4.13.4 Die Wege zu den Fluchttüren bzw. Treppen sind dauerhaft freizuhalten.

A.4.13.5 Die Vorhabenträgerin hat die örtlich mit Gefahrenabwehr befassten Stellen (insbesondere den Landkreis Mühldorf a. Inn und den Landkreis Altötting sowie die örtlichen Feuerwehren und Polizeidienststellen) rechtzeitig vor der Gesamtinbetriebnahme des planfestgestellten Vorhabens über die für die Gefahrenabwehr relevanten Fakten und Umstände wie Rettungswege, Löschwasserversorgung etc. zu informieren.

Dazu sind auch Planunterlagen entsprechend der EBA-Richtlinie (Kapitel 3.3) „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ von der Vorhabenträgerin zu erstellen.

A.4.14 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtli-

chen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.4.15 Vollzugskontrolle

Die Fertigstellung des genehmigten Bauvorhabens ist dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Dazu ist der vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellte Vordruck zu verwenden. Mit dieser Anzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass er die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies von der Vorhabenträgerin gesondert aufzuführen und zu begründen.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf –
Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“ , Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750
und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.7 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 (Eisenbahn-)Strecke München–Ost – Mühldorf - Freilassing

Die Strecke München-Ost – Mühldorf – Freilassing ist im Abschnitt München-Ost – Markt Schwaben zweigleisig und elektrifiziert und im Abschnitt Markt Schwaben – Mühldorf – Freilassing eingleisig und nicht elektrifiziert. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit variiert zwischen 90 km/h und 140 km/h. Die Strecke ist in Teilbereichen bereits heute über ihre Leistungsfähigkeitsgrenze ausgelastet. In der Hauptverkehrszeit wird die Leistungsfähigkeit z.T. sogar deutlich überschritten. Der starke Güterverkehr des Chemiedreiecks kann wegen der Vorrangigkeit des Reiseverkehrs nicht optimal in die schnellen Transportketten integriert werden.

Der dieser Planfeststellung zugrunde liegende Planungsabschnitt 02 „Mühldorf – Tüßling“ ist Teil des bisher eingleisigen Streckenabschnittes Mühldorf – Freilassing. Dieser Streckenabschnitt ist Teil der nicht elektrifizierten, eingleisigen Hauptbahn Mühldorf – Freilassing (Strecken-Nr. 5723). Der Streckenabschnitt wird mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h befahren.

B.1.2 ABS München – Mühldorf - Freilassing (ABS 38)

Die große Bedeutung der Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing besteht darin, dass

- sie die Kapazität erhöht und die Verkehrsbeziehungen mit Österreich durch den Ausbau des Abschnittes zwischen München und Freilassing verbessert,
- sie für den Güterverkehr des Chemiedreiecks die Kapazität steigert und die Qualität (Beförderungszeiten) verbessert,
- sowie die vorgesehenen Maßnahmen neben einer Fahrtzeitreduzierung wesentliche Verbesserungen im Regionalverkehr Südostbayerns (Taktverdichtung) ermöglichen.

Der Ausbau der Gesamtstrecke erfolgt in mehreren Baustufen. Insgesamt sind die folgenden Baustufen vorgesehen (s. Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2010, BT-Drs. 17/8700):

- Baustufe 1a: Umfahrung Berg am Laim und ESTW Dorfen (bereits abgeschlossen)
- Baustufe 1b: Erhöhung der Geschwindigkeit durch Trassenkorrekturen und Linienverbesserungen auf den auszubauenden Abschnitten, insbesondere zweigleisiger Ausbau eines Begegnungsabschnittes zwischen Markt Schwaben und Tüßling ; Ampfing–Altmühldorf (bereits abgeschlossen) und Altmühldorf–Tüßling;
- Komplettierung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Markt Schwaben und Tüßling;
- Elektrifizierung Markt Schwaben-Tüßling-Burghausen
- Teilausbau Tüßling-Freilassing
- Zweigleisiger Ausbau Kirchweihdach-Tittmoning-Wiesmühl,
- Elektrifizierung Tüßling-Freilassing
- Truderinger Kurve
- Baustufe 2: 3-gleisiger Ausbau Freilassing-Grenze DE/AT (-Salzburg)

In den Ausbauabschnitten wird die Linienführung für $v_{\max} = 160$ km/h hergestellt.

B.1.3 Vorhaben

Das Bauvorhaben hat den zweigleisigen Ausbau des bisher eingleisigen Streckenabschnittes Altmühldorf – Tüßling im Bereich Mühldorf – Tüßling als zentralem Bestandteil der Ausbaustrecke 38 (ABS 38) München – Mühldorf – Freilassing sowie weitere damit zusammenhängende Baumaßnahmen zum Gegenstand.

Gleisanlagen:

Der Planungsabschnitt 02 „Mühldorf – Tüßling“ beginnt in km 1,000 der Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing im Anschluss an den Planungsabschnitt 01 „Altmühldorf – Mühldorf“. Der Planungsabschnitt 02 wird durchgängig zweigleisig ausgebaut. Aufgrund des zweigleisigen Ausbaus müssen vorhandene Gleisbögen ersetzt bzw. verschoben werden.

Kunstbauwerke

Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus sowie der Errichtung von Lärmschutzwänden sind Erweiterungs-, Umbau-, Anpassungsmaßnahmen an den folgenden Bauwerken vorgesehen:

- Eisenbahnüberführung km 1,138 (Töginger Straße / Mü 9)
- Straßenüberführung (Hözlinger Weg)
- Eisenbahnüberführung in km 4,589 (Ehringer Weg, Waldweg)
- Eisenbahnüberführung in km 3,965 (Hirschbach (Pollinger Bach))
- Eisenbahnüberführung in km 4,096 (GVS Polling – Weiding)

Die Straßenüberführung (Eichkapellenstraße) in km 2,531 in der Stadt Mühldorf am Inn wird zurückgebaut. Als Ersatz wird im Rahmen eines gesonderten Verfahrens die bestehende Kreuzungsstelle zwischen Bahn und Eichkapellenstraße um ca. 210 m nach Westen verlegt.

Weiter müssen wegen der Verbreiterung der Bahnanlage einige kreuzende Straßen und Wege angepasst werden.

Bahnhof Tüßling:

Im Bahnhof Tüßling wird neben den Umbauten des Spurplanes der Hausbahnsteig am Gleis 1 erneuert sowie der Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3 neu errichtet. Die Anbindung an den Mittelbahnsteig erfolgt mittels Treppe von der neuen Bahnsteigunterführung.

Die im Bahnhof Tüßling beginnende eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke 5725 Tüßling – Burghausen wird im Rahmen der Spurplanänderungen im Bahnhof Tüßling angepasst.

Entwässerung:

Die Entwässerung wird aufgrund der hydrologischen Verhältnisse überwiegend mittels örtlicher Versickerung geplant. Im Bereich von Einschnitten oder bei näherungsweise Geländegleichlage erfolgt die Sammlung des Wassers zusätzlich beidseitig mittels Bahnseitengräben, im Bereich der Stadt Mühldorf (km 1,0 – km 1,8) zur Minimierung des Eingriffs in die Bodenverhältnisse beidseitig mittels Mulden. Im Dammbereich wird das anfallende Wasser über die Böschungskante flächig im Gelände versickert. Im Bereich vor der Innbrücke wird das gesammelte Wasser mittels Raubettmulde in den Inn geleitet.

Des Weiteren werden diverse Durchlässe aufgelassen, ersetzt oder erneuert. Der Bahnübergang in km 7,386 (Strecke 5723 Tüßling – Garching) wird aufgelassen und durch eine bahnparallele Verlängerung der Gartenstraße zur Kreisstraße AÖ12 bzw. durch eine Bahnsteigunterführung für Fußgänger und Radfahrer ersetzt.

Übrige bauliche Maßnahmen

- Errichtung von Lärmschutzwänden
- Errichtung ESTW-A Tüßling (MTLG)
- Anpassung von kreuzenden Straßen und Wegen

Technische Streckenausrüstung

- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Anpassung der Telekommunikation (neue und umzubauende Kabelanlagen)

Für weitere Einzelheiten zur technischen Planung wird auf den Erläuterungsbericht und die sonstigen Planunterlagen verwiesen.

B.1.4 Vorgängige Planungsstufen

B.1.4.1 Bundesverkehrswegeplanung

Der Bund betreibt eine eigene Bundesverkehrswegeplanung. Diese dient der Feststellung eines Bedarfs für Bundesverkehrswege und einer Koordinierung der Realisierung des Aus- und Neubaus der Verkehrswege des Bundes.

Teil dieser Bundesverkehrswegeplanung ist der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Gesetzliche Grundlage für diesen Bedarfsplan ist das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Dieses regelt unter anderem den Gegenstand des Bedarfsplans, seine Fortschreibung und die Finanzierung von Bundesschienenwegen.

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ist in einer Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) enthalten. Er ist in die drei Kategorien „Vordringlicher Bedarf“, „Weiterer Bedarf“ und „Internationale Projekte“ unterteilt.

Die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ ist in sich unterteilt in die Abschnitte „a) Laufende und fest disponierte Vorhaben“ und „b) Neue Vorhaben“.

Die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) wurde vom Bundesgesetzgeber in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen. Die 1. Baustufe der ABS 38 ist in die Kategorie „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ unter der laufenden Nummer 22 eingestellt. Die ABS 38 war bereits Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans 1985 sowie dessen Fortschreibung 1992. Sie wurde in die Fortschreibung 2003 des Bundesverkehrswegeplanes übernommen.

B.1.4.2 Raumordnungsverfahren

Für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) wurde kein Raumordnungsverfahren durchgeführt.

B.1.5 Verfahren

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Südostbayernbahn), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat mit Schreiben vom 21.12.2010, Az. I.BS-V-P(V) Se, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8,00 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,4 – 7,7“ beantragt. Der Antrag ist am 22.12.2010 beim Eisenbahn-Bundesamt, Ast. München, eingegangen.

Die eingereichten Planunterlagen waren mehrfach und umfangreich zu überarbeiten.

Auf Antrag der Vorhabenträgerin hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 31.01.2012 wurde die Regierung von Oberbayern als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.6 Anhörungsverfahren

B.1.6.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Regierung von Oberbayern (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Mühldorf am Inn
2.	Verwaltungsgemeinschaft Polling, Gemeinde Polling
3.	Markt Tüßling
4.	Landratsamt Mühldorf am Inn
5.	Landratsamt Altötting
6.	Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
7.	Wasserwirtschaftsamt Traunstein
8.	Staatliches Bauamt Rosenheim
9.	Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
10.	Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
11.	Bayerischer Bauernverband
12.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege – Bodendenkmale -
13.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege – Baudenkmalpflege -
14.	Bayerisches Landesamt für Umwelt
15.	DB Services Immobilien GmbH
16.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
17.	Deutsche Telekom AG
18.	Stadtwerke Mühldorf a. Inn (jetzt: Kommunale Energienetze Inn – Salzach)
19.	E.ON Netz GmbH
20.	E.ON Bayern AG
21.	Kommunale Energienetze Inn-Salzach
22.	Energienetze Bayern GmbH
23.	Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
24.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 31.1 -
25.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 50 -

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Lfd. Nr.	Bezeichnung
26.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 51 -
27.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 10 -
28.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 52 -

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
8.	Staatliches Bauamt Rosenheim Keine Stellungnahme abgeben
28.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 52 -

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Kreisstadt Mühldorf am Inn Stellungnahme vom 10.04.2012, Az.: 6332-Bö/Si
2.	Verwaltungsgemeinschaft Polling, Gemeinde Polling Stellungnahme vom 29.03.2012, Az.: I / Ha - Li
3.	Markt Tüßling Stellungnahme vom 18.04.2012, Az. Ho-/Wag und vom 31.05.2012, Az. Ho/Wag
4.	Landratsamt Mühldorf am Inn Stellungnahme vom 03.05.2012, Az. 42-610-1/1-5
5.	Landratsamt Altötting Stellungnahme vom 25.04.2012, Az. AL 5
6.	Wasserwirtschaftsamt Rosenheim Stellungnahme vom 26.04.2012, Az. 2-3532 MÜ 15-14822
7.	Wasserwirtschaftsamt Traunstein Stellungnahme vom 24.04.2012, Az. 2-3535 AÖ Tüß 618
9.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg Stellungnahme vom 18.04.2012, Az. L 2.2/Kr

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf – Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“, Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750 und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Lfd. Nr.	Bezeichnung
10.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck Stellungnahme vom 03.04.2012, Az. 7716.3 Reg. 18
11.	Bayerischer Bauernverband Stellungnahme vom 16.04.2012, Az. 554- F/be
12.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 03.04.2012, Az. P-2009-4117-4_S2
14.	Bayerisches Landesamt für Umwelt Stellungnahme vom 25.04.2012, Az. 27-3535-23928/2012
15.	DB Services Immobilien GmbH Stellungnahme vom 16.04.2012, Az. FRI-MÜ-I1Ko TÖB-MÜ-12-4035
16.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) Stellungnahme vom 11.04.2012, Az. Pe
17.	Deutsche Telekom AG Stellungnahme vom 06.03.2012, Az. PTI 21 PB L3 Günther Scheuerer
18.	Kommunale Energienetze Inn-Salzach Stellungnahme vom 04.03.2012, Az. Mi
19.	E.ON Netz GmbH Stellungnahme vom 18.04.2012, Az. NE-TLB MK ID 9543
20.	E.ON Bayern AG Stellungnahme vom 26.04.2012, Az. EBY-TAG-ka
21.	Kommunale Energienetze Inn-Salzach Stellungnahme vom 16.04.2012, Az. BS WK / to
22.	Energienetze Bayern GmbH Stellungnahme vom 23.03.2012, Az. sm
23.	Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München Stellungnahme vom 10.04.2012, Az. Ast 2_Süd2_T_229_12_a (208/2012)
24.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 31.1- Stellungnahme vom 27.04.2012, Az. 31-1-3532.1
25.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 50- Stellungnahme vom 26.04.2012, Az. Frau Hickelsberger
26.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 51-

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing, zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Altmühldorf –
Tüßling, Planungsabschnitt PA 02 „Mühldorf – Tüßling“ , Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing, km 1,00 – 8750
und Strecke 5725 Tüßling – Burghausen, km 6,400 – 7,760“;
Az.: 61130-611ppa/004-2300#007 vom 31.07.2013

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 08.05.2012, Az. Herr Stellwag
27.	Regierung von Oberbayern –Sachgebiet 10- Stellungnahme vom 27.04.2012, Az. 10.3-2203-MÜ_AÖ-04/12

B.1.6.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Regierung von Oberbayern (Anhörungsbehörde) in der Stadt Mühldorf am Inn, der Verwaltungsgemeinschaft Polling und der Gemeinde Markt Tüßling vom 14.03.2012 bis 13.04.2012 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Mühldorf am Inn am 12.03.2012, in der Verwaltungsgemeinschaft Polling am 06.03.2012 und in der Gemeinde Markt Tüßling am 07.03.2012 jeweils durch Aushang an der Amtstafel ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 27.04.2012.

Im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen sind Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen.

B.1.6.3 Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (§ 18a Nr. 2 AEG). Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

B.1.6.4 Erörterung

Die Regierung von Oberbayern hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten vom 26. – 28.09.2012 in der Gemeinde Markt Tüßling (Pfarrsaal Burgkirchen am Wald) erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den beteiligten Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Verbänden mit Schreiben vom 06.09.2012 unter Beigabe einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt. Der Erörterungstermin wurde in der Stadt Mühldorf am Inn, der Verwaltungsgemeinschaft Polling sowie in der Gemeinde Markt Tüßling rechtzeitig bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Regierung von Oberbayern eine Niederschrift erstellt.

B.1.6.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Schreiben vom 28.11.2012 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB RegioNetz Infrastruktur GmbH – Südostbayernbahn.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das antragsgegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Satz 2 AEG in Verbindung mit §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und der Nummer 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Prüfung zur Umweltverträglichkeit umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

- Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen 11, 12 und 18 enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum des Teilabschnittes Mühldorf – Tüßling (PA02) tangiert in Richtung Tüßling die Naturräume „Terrassenlandschaft im Unteren Inntal“, „Rezente Innauen“ und „Hochterrassenlandschaft der Alzplatte“.

Der Trassenverlauf wird von der Abfolge der geologischen Einheiten Niederterrasse, Terrassenhang, Innaue, Vorterrasse und Niederterrasse bestimmt. Die Bahntrasse liegt hier auf der Ebene der Niederterrasse im Tal des Mörnbachs.

Der Landkreis Mühldorf am Inn und der Landkreis Altötting liegen in der gemäßigten Klimazone. Die Wärmezufuhr durch das Inntal führt zu ausgeglichenen Temperaturverhältnissen. Die Innaue gilt als Frischluftentstehungsgebiet. Die Aue wirkt u.a. als Luftaustauschbahn entlang des Inn, während die südlich gelegenen Waldflächen des Frauen-, Spiderer- und Hochholzes als Gebiete mit luftverbessernder Wirkung (z.B. Staubfilterung, Klimaausgleich zu Temperatur und Luftfeuchte) einzuschätzen sind.

Die potentielle natürliche Vegetation der Innaue und deren Vorterrassen ist der „Feldulmen-Eschen-Auenwald mit Grauerle im Komplex mit Giersch-Bergahorn-Eschenwald“. Nördlich und südlich schließt der „Waldmeister-Buchenwald im Komplex mit Waldgersten-Buchenwald“ auf den Niederterrassen daran an. Die Vegetationseinheit „Waldziest-Eschen-Hainbuchenwald“ reicht südlich des Pollinger Baches (Hirschbach) im Bereich der „Weidinger Holzweiden“ nördlich der dortigen Terrassenkante von Osten in den Untersuchungsraum hinein. Südlich des Bahnhofes Tüßling und des vorhandenen Bahnüberganges beginnt der Bereich des „Giersch-Bergahorn-Eschenwald mit Übergängen zum Waldmeister- oder Waldgersten-Buchenwald“ und erstreckt sich in der Aue des Mörnbaches. Auf den Hängen und Ebenen der Hochterrasse beiderseits des Mörnbachtals stellt der „Zittergrasseggen-Hainsimsen-Buchenwald im Komplex mit Zittergrasseggen-Waldmeister-Buchenwald, örtlich Zittergrasseggen-Stieleichen-Hainbuchenwald“ die potenziell natürliche Vegetation dar.

Das FFH-Gebiet „Grünbach und Bucher Moor“ (DE 7741-371) wird von der Strecke gequert. Durch das Vorhaben sind keine Nationalparke, Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Naturparke, Naturdenkmale oder geschützte Landschaftsbestandteile betroffen. In geringfügigem Umfang betrifft das Vorhaben gesetzlich geschützte Biotope. Im Untersuchungsraum befinden sich keine Trinkwasserschutzgebiete.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der Umweltverträglichkeitsstudie zu betrachtenden Schutzgüter orientieren sich an den Wirkungen des Vorhabens. Dabei zeigte sich, dass die Untersuchungsraumbreiten, die der Umwelleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes vor-

sieht, aufgrund des hier vorliegenden besonderen Ausbauvorhabens teilweise erheblich eingeschränkt werden konnten. Unter Berücksichtigung der potenziellen Vorhabenswirkungen wurde im Bereich des Ausbaus für die Schutzgüter „Pflanzen und Tiere“, „Mensch“, „Klima/Luft“ und „Landschaft“ eine Untersuchungsraumbreite von 400 m beiderseits der Trasse festgelegt. Für die Schutzgüter „Boden“, „Wasser“ und „Kultur- und Sachgüter“ wurde eine Untersuchungsraumbreite von 100 m beiderseits der Trasse gewählt.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

Durch das Bauvorhaben treten baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen auf.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Der Planungsbereich liegt im Stadtgebiet der Stadt Mühldorf am Inn, im Bereich der Verwaltungsgemeinschaft Polling (Ortsteil Ehring) und der Gemeinde Markt Tüßling. Die Bebauung reicht teilweise bis unmittelbar an die Bahnlinie heran.

Baubedingte Auswirkungen

Lärm-, Staub- und Abgasbelastungen auf den Rad-, Feld- und Forstwegen und im Bereich baustellennaher Siedlungsflächen sind nicht auszuschließen. Die Erholung in Natur- und Landschaft und die Wohnfunktion werden zum Teil beeinträchtigt.

Anlagebedingte Auswirkungen

Es kommt zur Inanspruchnahme und Verschattung von Hausgartenflächen durch Lärmschutzwände. Der Lärmschutzwirkung der Wände steht der Flächenverlust von wohnungsnahem Grün gegenüber. Es kommt dadurch zum Verlust von Sichtraum und Hausgartenflächen durch den Bau von Lärmschutzwänden.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen treten als Immissionen aus dem Eisenbahnbetrieb in Form von Schall, Erschütterung und sekundärem Luftschall auf.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Anlage von Baustraßen parallel zur Trasse und Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen insbesondere im Bereich von Querungsbauwerken kommt es zur bauzeitlichen Inanspruchnahme von Lebensräumen der Pflanzen und Tiere.

Als gesetzlich geschütztes Biotop wird das „Biotop am Pollinger Bach und in dessen Aue“ in Anspruch genommen. Biotop der Bayerischen Biotopkartierung sind durch Baustelleneinrichtungsflächen beiderseits der Trasse kleinflächig betroffen. Durch die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen werden Lebensräume der Feldlerche, der Gelbbauchunke und der Zauneidechse betroffen.

Der Einsatz von Baumaschinen und Baufahrzeugen führt allgemein zu erhöhten Lärm- und Abgasbelastungen im Baustellenbereich und zu Störungen der wildlebenden Tierwelt.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Anlage der Trassenbauwerke einschließlich der Böschungen, Gräben und anderer erforderlicher Geländeanpassungen werden Biotopflächen dauerhaft in Anspruch genommen oder in ihrer Funktion für Tiere und Pflanzen verändert. Die geplanten Lärmschutzwände wirken als Barriere für die Kleintiere. Weiter werden vier gesetzlich geschützte Biotopflächen („Auwald und Röhricht am Ehringer Graben westlich und östlich von Ehring“, „Biotop am Pollinger Bach und in dessen Aue“, „Feuchtwald und Waldbächlein nordöstlich Polling“ und „Langgestreckte Senke mit mehreren Weihern“) sowie Biotopflächen der Bayerischen Biotopkartierung (z.B. „Feldgehölz südwestlich Unteraham“) dauerhaft durch die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Erhöhung des Zugaufkommens als Trenneffekt für Tiere ist aufgrund des bisher schon vorhandenen Bahnverkehrs zu vernachlässigen.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf den Boden

Baubedingte Auswirkungen

Die Linienführung der Ausbaustrecke orientiert sich in diesem Planungsabschnitt an der Lage der Bestandsstrecke, wodurch die Überbauung von Böden minimiert wird. Die antragsgegenständliche Baumaßnahme verursacht durch die temporäre Flächeninanspruchnahme eine Verdichtung des Oberbodens und damit eine Behinderung des Luftaustausches im Boden und der Atmung der Pflanzenwurzeln sowie einen bauzeitlichen Staub- und Schadstoffeintrag.

Insbesondere an Querungsbauwerken sowie bei Einschnitts- und Böschungsumbauten ist mit Aushubmassen in größerem Umfang zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Weiter kommt es durch die Baumaßnahme zu dauerhaften Beeinträchtigungen durch Flächeninanspruchnahme mit Versiegelung und Funktionsbeeinträchtigung bzw. -verlust von Böden (Waldböden, Böden von Acker- und Bahnn Nebenflächen sowie anthropogen stark überformte Böden im Bereich der Verkehrsflächen der Bahntrasse und Straßen) durch die Gleisanlagen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigung von Böden treten nicht auf.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Baubedingte Auswirkungen

Bei der Erneuerung und Verlängerung der Fließgewässerquerungen sind kurzzeitige Wassereintrübungen durch das Umleiten oder Pumpen des Wassers unvermeidbar. Durch die Erweiterung von Unter- und Überführungen von Wegen und den damit verbundenen Einschnitten in das Gelände kann es in Abhängigkeit von Bodenart und hydrologischen Bedingungen zu baubedingten Auswirkungen auf den Wasserhaushalt kommen. Die Entwässerung von Baugruben erfolgt in der Regel in die nahen Oberflächengewässer. Durch Unfälle, Defekte an Baumaschinen und Fahrzeugen sowie durch unsachgemäße Handhabung kann es zu Schadstoffeinträgen in Oberflächengewässer, Grundwasser, Böden und Biotope kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Weiter kommt es durch den Einbau einer Planumsschutzschicht im Bereich der geplanten Anlagen zu einer Erhöhung des Versiegelungsgrades und damit zu Wirkungen auf den Wasserhaushalt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigung treten nicht auf.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Baubedingte Auswirkungen

Durch den Baubetrieb kann es zu kurzfristigen und punktuellen Abgas- und Staubbelastungen der Luft kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch den Ausbau der Trasse sind keine erheblichen Veränderungen des Lokalklimas zu erwarten. Durch die zu errichtenden Lärmschutzwände werden potentielle Luftströmungen nicht unterbrochen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigung treten nicht auf.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaftsbild und Erholung

Baubedingte Auswirkungen

Das Schutzgut Landschaft wird baubedingt durch Flächeninanspruchnahme mit Funktionsverlust im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen beeinträchtigt.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die geplante Anlage ist hier in Damm- und Gleichlage von weit her markant, solange keine landschaftliche Einbindung durch Gehölze erfolgt. Die Schallschutzwände auf Brücken und Dämme mit einer geplanten Höhe von 2 – 4 m stellen ein Konfliktrisiko für das Landschaftsbild dar.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft und Erholung sind nicht zu erwarten.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum sind ein Baudenkmal (D-1-71-133-51 „Stationsgebäude des Bahnhofs Tüßling“) und ein Bodendenkmal (D-1-7741-0066 „Abschnittsbefestigung vermutlich des Mittelalters“) anzutreffen.

Als Konfliktrisiko für das Baudenkmal ist die Beeinträchtigung der Sichtbarkeit des Baudenkmals durch eine Lärmschutzwand von 3 m Höhe zu nennen.

Das Bodendenkmal D-1-7741-0066 („Abschnittsbefestigung vermutlich des Mittelalters“) liegen im Nahbereich der Ausbaumaßnahme und könnte bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen werden.

B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG

Die in § 2 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nichtumweltbezogener Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktdanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktdanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (Umweltverträglichkeitsstudie, landschaftspflegerische Begleitplanung, artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Schall- und Erschütterungsgutachten) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.3.1 Schutzgut Mensch

Bezogen auf das Schutzgut Mensch ist insbesondere zwei Schutzziele eine besondere Bedeutung beizumessen: Zum einen der Erhaltung gesunder Wohnverhältnisse, zum anderen der Erhaltung von Flächen mit Erholungsfunktion.

Hierbei sind in ihrer Intensität und Wirkungsdauer die bauzeitlichen und betriebsbedingten Vorhabensauswirkungen unterschiedlich zu bewerten.

Von den Baustelleneinrichtungen, durch die Bautätigkeiten und den Baustellenverkehr gehen nachteilige Auswirkungen (Schallimmissionen, optische Reize) aus, die das Wohnumfeld im Bereich des Planungsabschnittes PA 02 vorübergehend beeinträchtigen. Die baubedingten, zeitlich und örtlich begrenzten unvermeidbaren Belastungen und Beeinträchtigungen werden durch geeignete Maßnahmen (Schutzeinrichtungen, staubmindernde Vorkehrungen etc.) soweit wie möglich minimiert. Nachtarbeiten werden auf das unumgängliche Maß beschränkt.

Als fachrechtlicher Standard ist die AVV-Baulärm zu berücksichtigen.

Die Lärmauswirkungen bei der Bauausführung werden sich aufgrund der Auflagen und Schutzvorkehrungen sowie der Einhaltung der o.g. Vorschrift im zumutbaren Rahmen bewegen.

Der zweigleisige Ausbau im Bereich Mühldorf – Tüßling führt betriebsbedingt an den betroffenen (Wohn-) Gebäuden zu Überschreitungen des für die jeweilige Gebietskategorie geltenden Immissionsgrenzwertes nach § 2 der 16. BImSchV.

Zur angemessenen Sicherstellung der Gesundheit und des Wohlbefindens von Menschen in Bereichen mit maßgeblichen Verschlechterungen der Immissionen werden entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Erholungsfunktion wird nicht beeinträchtigt.

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Als bau- und anlagebedingte Lebensraumverluste sind die direkte Flächeninanspruchnahme und die Zerschneidung vorhandener Lebensräume zu nennen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch die Erhöhung des Zugaufkommens und die Errichtung von Lärmschutzwänden als Trenneffekt für Tiere ist aufgrund der bereits vorhandenen Bahntrasse gering.

Die erforderlichen Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind soweit wie möglich durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (Schutzmaßnahmen) auf ein Minimum begrenzt.

Die für die nicht vermeidbaren Eingriffe vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan der Anlage 12 der Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen beschrieben.

Durch räumliche und zeitliche Beschränkung der Bauaktivitäten, durch Wahl landschaftsschonendere Bauweisen sowie durch exakte Einweisung des Baupersonals und Kontrolle der Bauausführung sollen die Eingriffe auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Eingriffe kompensiert bzw. kann den nachteiligen Umweltauswirkungen entgegengewirkt werden.

Zusätzlich erfolgt durch Gestaltungsmaßnahmen eine landschaftliche Einbindung des Bauvorhabens.

Den im betrachteten Ausbauabschnitt zusammengefassten Eingriffsgrößen und dem daraus resultierenden Ausgleichsbedarf stehen entsprechend umfangreiche Rekultivierungs- und Ausgleichsflächen gegenüber. Die Eingriffs-Kompensations-Bilanz des Planungsabschnittes ist defizitär. Das Ausgleichsflächendefizit wird durch eine nachträgliche ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde behoben (s. Ziffer A.4.4.7).

B.3.2.3.3 Schutzgut Boden

Als Bewertungsmaßstab dient im Wesentlichen die vorhabensbedingte Versiegelung des Bodens.

Die dauerhafte Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von Böden durch das planfestgestellte Vorhaben ist unumgänglich. Im Bereich des Planungsabschnitt-

tes PA 02 werden größtenteils stark anthropogen veränderte Böden bauzeitlich als auch dauerhaft in Anspruch genommen, deren Beeinträchtigung aufgrund der bestehenden Vorbelastung als gering einzustufen ist. Es handelt sich dabei um Kies-, Schotter- oder Versiegelungsflächen der bestehenden Bahnanlagen sowie um Bahnnebenflächen mit Ruderal- und Grasfluren. In geringem Umfang werden im Bereich des Hangwaldes und des Feuchtwaldes Böden von hoher Bedeutung in Anspruch genommen.

Die Vorhabenträgerin hat bei dem zweigleisigen Ausbau die möglichst bodenschonendste Linienführung gewählt.

Die baubedingten Beeinträchtigungen sind gegenüber den dauerhaften Verlusten bzw. längerfristigen Beeinträchtigungen von nachrangiger Bedeutung.

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Als Bewertungsmaßstab wird vorrangig die Änderung des Wasserhaushaltes durch die Baumaßnahme herangezogen.

Die Entwässerung des zweigleisigen Ausbaus erfolgt durch den Einbau einer Planungsschutzschicht in die Bahntrasse und den Bau von Straßen kommt es zur Erhöhung des Versiegelungsgrades und damit zu Wirkungen auf den Wasserhaushalt. Zusätzliche technische Vorkehrungen zur Versickerung des Niederschlagswassers sind daher notwendig und werden auch vorgesehen. Dem Risiko von Überschwemmungen des Baufeldes im Bereich des Bahnhofs Tüßling und südlich davon ist vorzubeugen.

Erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Wasser treten nicht auf.

B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Erhebliche Eingriffe in dieses Schutzgut liegen nicht vor. Aufgrund des Ausbaus der Trasse sind keine erheblichen Veränderungen des Lokalklimas zu erwarten. Die Lärmschutzwände erreichen keine Höhe, in der sie Einfluss auf potenzielle Luftströmungen hätten.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

Der baubedingte Flächen- und Funktionsverlust im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen wird als vorübergehende Auswirkung eingestuft, da die Wiederherstellung der betroffenen Flächen und Funktionen in Bezug auf das Landschaftsbild kurzfristig erreichbar ist. Die Beeinträchtigung ist nicht erheblich.

Die freie Einsehbarkeit der Trasse ist vor allem bei den Abschnitten in Dammlage und – in geringem Maße – in Gleichlage gegeben, wenn keine abschirmenden Gehölze vorhanden sind. Daher sind die vorgelagerten Böschungs- und Bahnnebenflächen wieder zu begrünen (s. Anlage 12 – Landschaftspflegerischer Begleitplan -). In den geschlossenen Waldflächen ändert das Freistellen der Trasse nicht viel an der Abschirmwirkung des Waldes. Die zusätzliche Belastung durch die zu errichtenden Lärmschutzwände wird durch eine entsprechende Gestaltung (z.B. Begrünung) in das Landschaftsbild eingebunden und somit abgemildert.

Die Beeinträchtigung dieses Schutzgutes ist insgesamt als nicht erheblich einzustufen.

B.3.2.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum sind ein Baudenkmal (D-1-71-133-51 „Stationsgebäude des Bahnhofs Tüßling“) und ein Bodendenkmal (D-1-7741-0066 „Abschnittsbefestigung vermutlich des Mittelalters“) anzutreffen.

Als Konfliktrisiko für das Baudenkmal ist die Beeinträchtigung der Sichtbarkeit des Baudenkmals durch eine Lärmschutzwand von 3 m Höhe zu nennen. Die Lärmschutzwand wird im Bereich des Stationsgebäudes des Bahnhofs Tüßling im oberen Bereich mit transparenten Elementen ausgebildet, so dass die Beeinträchtigung der Sichtbarkeit des Baudenkmals gemildert wird. Eine erhebliche Beeinträchtigung liegt nicht vor.

Das Bodendenkmal D-1-7741-0066 („Abschnittsbefestigung vermutlich des Mittelalters“) liegen im Nahbereich der Ausbaumaßnahme und könnte bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen werden. Die Vorhabenträgerin wird im Verfügenden Teil dieses Beschlusses zu bestimmten Vorkehrungen und Schutzmaßnahmen verpflichtet. Ein erheblicher Eingriff in die beiden Bodendenkmäler liegt demnach nicht vor.

B.3.2.3.8 Wechselwirkungen

In die Bewertung der Schutzgüter sind schutzgutübergreifende Wechselwirkungen im Sinne des UVPG bereits mit eingeflossen.

Demnach wird durch die geplante Boden(teil)versiegelung /-verdichtung (Errichtung 2. Gleis und Baustelleneinrichtungsflächen) primär die Funktionen des Schutzgutes Boden gestört, was wiederum mit der Beeinträchtigung der mit dem Boden in naturhaushaltlicher Wechselwirkung stehender Schutzgüter korreliert. Zu nennen ist dabei die Verringerung des Ertragspotenzials (Naturhaushalt und Landwirtschaft) und das ausgesetzte Schadstoffrückhaltevermögen (Puffer-/Filterfunktion) sowie die verminderte bzw. entfallende Versickerung (Grundwasserneubildung).

Weitere Auswirkungen der Boden(teil)versiegelung und der temporären Flächeninanspruchnahme ergeben sich auch für das Schutzgut Pflanzen und Tiere, wobei v.a. trocken-warme Standorte und Habitate von Tieren (Verlust von Gehölz- / Saumbiotopen und Kleingewässern), was diesbezüglich zumindest zu einer quantitativen Reduktion des lokalen Arteninventars führt. Hinsichtlich des Vorkommens der Gelbbauchunke, welches sich lokal in einem guten Erhaltungszustand befindet (hohe Schutzverantwortung), kann der Verlust an Laichgewässern in einer nicht näher quantifizierbaren Einbuße an Individuen münden. Trotz ihrer Wanderfreudigkeit könnte bei einem unerwarteten Bestandseinbruch (z.B. durch Krankheit, Prädation, diverse abiotische Parameter) die Bestandsgröße die Grenze der kleinsten überlebensfähigen Population unterschreiten, was dabei gleichbedeutend mit einem Erlöschen des lokalen Vorkommens wäre.

In artenschutzrechtlichem Kontext muss auch die landschaftszerschneidende Wirkung der geplanten Lärmschutzwände angeführt werden, die eine Beeinträchtigung auf die Populationsstruktur von Kleintieren wie die der Zauneidechse oder Blindschleiche haben kann, die sich wiederum als Hauptbeute der Schlingnatter erweisen.

Die baubedingte Entwässerung kann sich sowohl auf das Schutzgut Wasser als auch auf Pflanzen und Tiere negativ auswirken (Standort- und Lebensraumverlust). Ein möglicher Eintrag von Bau- und Betriebsstoffen könnte zudem einen nachhaltigen Effekt auf die aquatile Lebensgemeinschaft ausüben.

Darüber hinaus kann es durch den Trassenausbau und der damit verbundenen bau- und betriebsbedingten Lärm-/Erschütterungsaktivität zu einer Beeinträchtigung der

trassennahen Siedlungsbereiche kommen. Aufgrund der konkurrierenden Raumwiderstände kann sich daraus eine mögliche Verminderung der Wohn- und Erholungsqualität ergeben, die sich fallspezifisch negativ auf die menschliche Gesundheit auswirken kann. Ebenfalls wertmindernd wirken sich die Lärmschutzwände auf das Landschaftsbild aus, weil es trotz der Vorbelastung zu einer weiteren technischen Überprägung des Landschaftsbildes kommt, die wiederum die Erholungsnutzung beeinflusst und die gegenwärtige Landschaftsästhetik degradiert.

B.3.3 Zusammenfassung

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens sind vorwiegend bau- und anlagebedingt. Betriebsbedingte Auswirkungen sind in ein Verhältnis zur vorgefundenen Grundbelastung zu setzen.

Insgesamt gesehen können die durch die Umsetzung des Vorhabens entstehenden Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter des UVPG bei Realisierung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen und bei Beachtung der Auflagen und Schutzvorkehrungen als im naturschutzrechtlichen Sinne kompensiert angesehen werden.

Wenn auch eine vollständige Kompensation im naturwissenschaftlichen Sinne nicht möglich ist, so sind doch durch die Maßnahmen im Bereich des Naturschutzes und der Landschaftspflege die Anforderungen an eine Kompensation des Eingriffs im Sinne des BNatSchG erfüllt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind ausreichend genau bewertet und auch die Kompensationsmaßnahmen können im notwendigen Umfang festgelegt werden.

Auch die rechtsverbindlichen Grenzwerte der einschlägigen Fachgesetze oder deren Ausführungsbestimmungen werden in ausreichender Weise eingehalten.

Durch die denkmalrechtlich-rechtlichen Auflagen wird auch der erheblichen Beeinträchtigung des Bodendenkmals D1-7636-0178 (Siedlung aus römischer Kaiserzeit) Rechnung getragen.

Da durch die Verlagerung von Individualverkehr auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Schiene eine Minderung von Schadstoffemissionen zu erwarten ist und der Streckenausbau die Mobilität der Bevölkerung verbessert, kann die Maßnahme als umweltverträglich eingestuft werden.

Nach Abwägung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter des UVPG und deren Wechselbeziehungen untereinander kommt das Eisenbahn-Bundesamt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben keine Gefahr nicht abschätzbarer bzw. nicht beherrschbarer Risiken birgt, und somit die Umweltverträglichkeit des Projekts im vorliegenden Planungsabschnitt hinreichend gesichert ist.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist dann der Fall, wenn es im Sinne des Fachplanungsrechts vernünftigerweise geboten ist.

Die antragsgegenständliche Planung (zweigleisiger Ausbau der ABS 38 im Abschnitt Mühldorf – Tüßling) ist daher gerechtfertigt, wenn sie auf die Zielsetzung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ausgerichtet und erforderlich, also vernünftigerweise geboten ist.

Dieses Bedürfnis ergibt sich regelmäßig bereits aus der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan. Die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) war bereits Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans 1985 sowie dessen Fortschreibung 1992 und wurde vom Bundesgesetzgeber in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege bei der Fortschreibung 2003 aufgenommen. Die 1. Baustufe der ABS 38 ist in der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSchwAG in die Kategorie „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ unter der laufenden Nummer 22 eingestellt. Den Bedarf für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing hat der Bundesgesetzgeber damit im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgestellt. Der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Mühldorf – Tüßling ist damit gemessen an den Zielen des § 1 AEG vernünftigerweise geboten.

Die gesetzliche Feststellung im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich (§ 1 Abs. 2 BSchwAG).

Die Grundentscheidung über die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen.

Das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren und das Gesetz selbst mit seinem Bedarfsplan dokumentieren das öffentliche Interesse am Ausbau der gesamten vorgenannten Strecke. Es ist daher in den einzelnen Planfeststellungsbeschlüssen die Vorhabenserforderlichkeit dem Grunde nach nicht mehr darzulegen, sondern es ist jeweils nur noch über die nähere bauliche Art und Weise des Gesetzesvollzugs zu entscheiden.

Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das Vorhaben die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat, sind nicht ersichtlich. Davon wäre nach der Rechtsprechung nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raums an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. z.B. BVerwG vom 12.3.2008, BVerwGE 130, 299; BayVGH vom 24.11.2010, 8 A 10.40021).

Die Bedarfsplanüberprüfung vom 11.11.2010 i.S.d. § 4 Abs. 1 BSchwAG ergab, dass eine Änderung des Bedarfsplanes nicht erforderlich ist (vgl. Ziffer VII Nr. 1 der Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen). Weiterhin ist trotz der in der Bedarfsplanüberprüfung vorgesehenen Reduzierung des Maßnahmenumfangs der ABS 38 (vgl. Anlage 3 der Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen) die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h „soweit in Bestandslage möglich“, vorgesehen. Im antragsgegenständlichen Planungsabschnitt ist der Ausbau von 160 km/h in Bestandslage möglich. Ein gesetz-

lich vorgesehener Bedarf zum Ausbau auf 160 km/h in diesem Planungsabschnitt ist daher nach wie vor vorhanden. Nichts anderes ist dem Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2010 (BT-Drucksache 17/8700, Ziffer B.4.21) zu entnehmen. Der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Mühldorf – Tüßling wird in der Bedarfsplanüberprüfung schließlich nicht in Frage gestellt, sondern als bereits realisiertes Projekt vorausgesetzt (vgl. Anlage 4 der Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen).

Deshalb kann der vordringliche Bedarf des antragsgegenständlichen Vorhabens insgesamt hier nicht in Frage gestellt werden.

Der Ausbau der Strecke München – Mühldorf – Freilassing ist des Weiteren aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Die Strecke ist Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Im endgültigen Zustand wird die ausgebaute Strecke München – Mühldorf – Freilassing helfen, die europäischen Metropolen Paris – München – Wien – Bratislava besser zu verbinden.

Ergänzend zu der oben beschriebenen gesetzlichen Bedarfsfestlegung ist der „Masterplan Schiene“ sowie die zunehmende Trassennachfrage im Güterverkehr für das bayerische Chiemgauer Dreieck in der verkehrlichen und betrieblichen Begründung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Altmühldorf und Tüßling mit berücksichtigt. Der Bahnhof Mühldorf ist bedeutender Knotenbahnhof im südostbayerischen Raum. Im Bahnhof Mühldorf beginnen insgesamt 8 Strecken bzw. Linien, die stündlich bzw. häufiger im Personenverkehr befahren werden. Insbesondere sind auch im Güterverkehr des bayerischen Chiemgauer Dreiecks erhebliche Steigerungen des Verkehrsaufkommens durch die Erweiterung der Werksanlagen (u.a. Neubau eines KV-Terminals in Burghausen, Ausweitung der Produktionskapazitäten) prognostiziert. Für diese Verkehre stellt der Abschnitt Altmühldorf – Tüßling ein Nadelöhr dar. Mit der aktuellen bestehenden u.a. eingleisigen Infrastruktur ist eine Umsetzung des Zusatzaufkommens im Güterverkehr nicht realisierbar. Die Bereitstellung zusätzlicher Zugtrassen für die Nachfrage im Güterverkehr wäre ohne den Ausbau nicht möglich.

Diese weiteren Planungsziele (Verbesserung betrieblicher Verhältnisse und die Beseitigung von betrieblichen Engpässen) sind gemessen an den Zielen des § 1 AEG ebenfalls vernünftigerweise geboten. Zweck des AEG ist die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebots auf der

Schiene (§ 1 Abs. 1 AEG). Hierzu gehören u.a. die genannte Verbesserung betrieblicher Verhältnisse sowie die Beseitigung von betrieblichen Engpässen.

Diese weiteren Zielvorstellungen stellen die Planrechtfertigung indes nicht infrage, sondern erhöhen im Gegenteil das Gewicht der für das Vorhaben sprechenden Belange (BayVGH aaO).

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

B.4.2 Raumordnung und Landesplanung

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) nicht erforderlich, da es sich um den Ausbau einer vorhandenen Strecke ohne wesentliche Trassenänderung handelt. Weiter wurde die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vom Vorhabenträger auch nicht beantragt.

B.4.3 Planungsvarianten

Nach fachplanungsrechtlichen Grundsätzen sind für ein Vorhaben Planungsvarianten bzw. Planungsalternativen zu prüfen.

Das hier planfestgestellte Vorhaben ist Teil der Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing, wozu der Bundesgesetzgeber im BSchwAG (Anlage zu § 1 Abs. 1 Ziffer 1a Nr. 22) den Bedarf „ABS“ gesetzlich festgelegt hat.

Auf der Basis des Bundesverkehrswegeplans hat das zur Folge, dass nach dem Willen des Gesetzgebers für die Strecke zwischen München – Mühldorf – Freilassing die vorhandene Strecke auszubauen ist.

Geht der Bundesgesetzgeber mithin davon aus, dass der Bundesschienenweg München – Mühldorf – Freilassing zwischen den genannten Orten auszubauen ist, hat die Planfeststellung diese Bedarfsentscheidung zu berücksichtigen.

Die Entscheidung des Bundesgesetzgebers bedeutet freilich nicht, dass in Teilabschnitten nicht von der Bedarfsentscheidung abgewichen werden kann, nämlich dann, wenn sich aufgrund abwägungserheblicher Umstände fachplanungsrechtlich ein Festhalten am Ausbau der Strecke nicht rechtfertigen lässt. Insoweit besteht in Teilbereichen planerische Gestaltungsfreiheit.

Die zur Planfeststellung beantragte Planung der Vorhabenträgerin stellt aufgrund verschiedener örtlicher Zwangspunkte bereits die optimale Lösung dar.

Im Rahmen der Planung wurden Varianten hinsichtlich verschiedener Trassierungen auf der freien Strecke und Spurplanvarianten im Bahnhof Tüßling sowie mehrere Anbindungen des neuen Mittelbahnsteiges untersucht. Zwangspunkte sind der bereits planfestgestellte, zweigleisige Neubau der Eisenbahnüberführung in km 3,299 (Innbrücke bei Ehring) sowie der Anschluss des Planungsabschnittes 02 an den Planungsabschnitt 01 („Altmühldorf – Mühldorf“).

Im Streckenabschnitt Mühldorf – Tüßling wurden weiter zwei Varianten untersucht. Die erste Variante umfasst einen zweigleisigen Streckenausbau mit Linienverbesserung für eine durchgehende Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h und somit abschnittsweise Abweichungen von der bestehenden Trassenführung. Die zweite Variante umfasst einen zweigleisigen Streckenausbau mit Verbleib des Richtungsgleises Mühldorf – Tüßling auf der Trasse des bestehenden Gleises und ausschließlich einseitiger Erweiterung des Bahnkörpers mit abschnittsweiser Trassierung für 160 km/h (sonst für 120 km/h). Die sich bei der 1. Variante ergebenden Eingriffe in Fremdgrund nördlich und südlich der Strecke 5723 sind als ausgewogen zu betrachten. Bei einer ausschließlich linksseitigen Erweiterung des bestehenden Gleises (2. Variante) wären die Betroffenheiten auf der nordöstlichen Seite deutlich stärker gewesen. Zu dem wären bei der 2. Variante im Bereich der Töginger Straße in Mühldorf am Inn umfangreiche Stützbauwerke erforderlich gewesen.

Im Bahnhof Tüßling wurden ebenfalls zwei weitere Varianten untersucht. Zum einen die Errichtung einer Gleisverbindung zwischen Gleis 2 und 3 Richtung Garching mit einer Weichenverbindung aus zwei Weichen für 60 km/h zur Freihaltung des zweigleisigen Ausbaus. Zum anderen wurde die Errichtung einer Überleitung zwischen Gleis 2 und 3 für 160 km/h mit gegebenenfalls späterem Umbau bei einem fortgesetzten zweigleisigen Ausbau untersucht. Die Einfahrt in den Bahnhof Tüßling wurde letztlich mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h geplant, da andernfalls die Ein-

fahrgeschwindigkeit aus Richtung Garching bis zu einem fortgesetzten bzw. weiteren Ausbau der Strecke hätte stark reduziert werden müssen. Um die Wege für die Anwohner bei einem Wegfall des Bahnübergangs Kellerstraße kurz zu halten und die Wege zur P&R-Anlage am alten Empfangsgebäude zu minimieren, wurde die Anbindung mittels einer neu zu errichtender Bahnsteigunterführung geplant.

Der Erhalt des Bahnübergangs Kellerstraße wurde von der Vorhabenträgerin nicht untersucht, da jede höhengleiche Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene für sich einen Gefahrenpunkt darstellt. Eine Beibehaltung des Bahnübergangs hätte zudem eine Erweiterung der bestehenden Anlage für drei Gleise bedingt, was die Schließzeiten des Bahnübergangs negativ beeinflusst und somit das Unfallrisiko erhöht hätte. Jede Beseitigung von Bahnübergängen dient der Sicherheit und Leichtigkeit sowohl des Eisenbahn – als auch des Straßenverkehrs. Daher werden mit der Auflassung eines Bahnüberganges regelmäßig hierdurch bedingte Gefährdungen von Menschen und Sachen beseitigt und damit verhindert. Für die Auflassung des Bahnübergangs wird zum einen als Ersatzmaßnahme die Gartenstraße entlang der Eisenbahnstrecke bis zur Einmündung in die Kreisstraße AÖ 12 verlängert. Mit dieser Anbindung der verlängerten Gartenstraße an das bestehende Straßennetz wird eine kfz-fähige Anbindung an den Ort nach der Auflassung des Bahnübergangs Kellerstraße geschaffen. Der Umweg von ca. 1 km ist nach der Rechtsprechung für Kraftfahrzeuge ohne weiteres zumutbar. Für den Fußgänger- und Radfahrverkehr wird in unmittelbarer Nähe des zu beseitigenden Bahnübergangs eine Bahnunterführung errichtet, so dass der Ortskern auch für Fußgänger und Radfahrer erreichbar bleibt. Der entstehende Umweg von ca. 500 m ist für diese Personengruppe zumutbar.

Das Unterlassen des Vorhabens (sog „Nullvariante“) kommt aufgrund der Bedarfsentscheidung des Bundesgesetzgebers nicht in Betracht.

B.4.4 Abschnittsbildung

Eine sachgerechte Planfeststellung in einem einzigen Planfeststellungsverfahren und in einem einzigen Planfeststellungsbeschluss für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing ist nicht möglich. Deshalb wurde der Ausbau in Planungsabschnitte aufgeteilt.

Die Abschnittsbildung orientiert sich einerseits an administrativen Grenzen und baulichen Erfordernissen. Dadurch wird die Beteiligung der verschiedenen Behörden und Gemeinden überschaubar; die Behörden und Gemeinden können so ihre Aufgaben sachgerecht wahrnehmen.

Andererseits wird durch die Abschnittsbildung der Umfang der Planfeststellungsunterlagen räumlich und sachlich begrenzt, wodurch sich auch die privat Betroffenen effektiver einen Überblick über das Vorhaben verschaffen und ihre jeweilige Betroffenheit beurteilen können.

Die Abschnittsbildung erleichtert auch die sachgerechte Durchführung der vorgeschriebenen Erörterungstermine.

Der gegenständliche Streckenabschnitt weist eine Streckenlänge von etwa 8,0 km auf und schließt an den Planungsabschnitt 01 (Altmühldorf - Mühldorf) an. Er durchfährt das Gebiet der Stadt Mühldorf am Inn, der Verwaltungsgemeinschaft Polling sowie der Gemeinde Markt Tüßling in den Landkreisen Mühldorf am Inn und Altötting.

B.4.5 Einwendungen der anliegenden Gemeinden

B.4.5.1 Einwendungen der Stadt Mühldorf am Inn

In ihrem Schreiben vom 10.04.2012 fordert die Stadt Mühldorf am Inn im Bereich städtebaulich sensibler Bereiche (z.B. im Bereich der Töginger Straße) die Verwendung von transparenten Elementen in der Lärmschutzwand. In städtebaulich vertretbaren Bereichen sowie auf freier Strecke können berankbare, nicht transparente Lärmschutzwände Verwendung finden. Aus ortsplanerischen Gründen seien Betonelemente ohne Farbgebung zu verwenden.

Zur Verbesserung des Erschütterungsschutzes seien Untersuchungen hinsichtlich alternativer Erschütterungsmodelle anzustellen und in Bereichen, in denen Gebäude dicht an die Ausbaustrecke angrenzen, geeignete Systeme (z.B. sog. besohlte Schwelle) einzubauen.

Schließlich müsse darauf geachtet werden, dass die der Ausbaustrecke zugewandte Seite der Lärmschutzwand in Bereichen anderer Emissionsverursacher (z.B. Töginger

ger Straße) keine Reflexionen in angrenzende Wohngebiete abgeben. Bei derartig gelagerten Fällen müsse die Lärmschutzwand beidseitig hochabsorbierend ausgeführt werden.

B.4.5.1.1 Städtebauliche Belange

Eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Belange der Stadt Mühldorf am Inn durch das antragsgegenständliche Vorhaben ist nicht gegeben.

Das planfestgestellte Vorhaben hat allenfalls geringe Auswirkungen auf die städtebaulichen Belange der Stadt Mühldorf am Inn. Ihre Planungshoheit ist nicht beeinträchtigt, denn das Vorhaben betrifft eine bereits seit langem bestehende Eisenbahnstrecke, auf welche die Kommune bei der Ausübung ihrer Planungshoheit bereits in der Vergangenheit Rücksicht nehmen musste.

Der Ausbau betrifft ein Gemeindegebiet, das bereits durch die bestehende Eisenbahntrasse vorbelastet ist.

Die Ausbaumaßnahmen nehmen vergleichsweise wenig Flächen zusätzlich in Anspruch, so dass eine Beeinträchtigung der Planungshoheit mit Blick auf die Gestaltung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung nicht angenommen werden kann.

Die von der ausgebauten Eisenbahnstrecke ausgehenden Wirkungen haben auch nicht ein solches Gewicht, dass die Bauleitplanung der Gemeinde ausgeschlossen oder wesentlich beeinträchtigt wird.

Richtig ist, dass mit dem planfestgestellten Vorhaben Folgewirkungen für die Bauleitplanung der Gemeinde in stärkerem Maße als bisher verbunden sind. Die Gemeinde wird beispielsweise bei der Ausweisung neuer Wohngebiete in stärkerem Maße prüfen müssen, ob das mit der geordneten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebietes vereinbar ist. Dadurch wird die Planungshoheit aber im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Fachplanungsrecht und gemeindlicher Bauleitplanung nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt.

Die Baudurchführung selbst hat keinen Einfluss auf die Planungshoheit der Kommune, zumal jene nur vorübergehender Natur ist. Im Übrigen ist die Stadt Mühldorf am Inn zur Wahrung ihrer Rechte im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden. Ihre Anregungen und Forderungen sind in die Abwägung eingeflossen und konnten weitgehend berücksichtigt werden.

B.4.5.1.2 Ortsbild

Das Vorhaben hat keinen so großen Einfluss auf die örtlichen Verhältnisse, als dass das Recht der Stadt Mühldorf am Inn zur Gestaltung des Ortes bzw. Ortsbildes verletzt wäre. Hinsichtlich der Ausführung (Verwendung von Aluminiumelementen) und Gestaltung der Lärmschutzwände (Verwendung von transparenten Elementen, Farbgebung und Bepflanzung) wurde aufgrund von Abstimmungsgesprächen eine Einigung zwischen der Stadt Mühldorf am Inn und der Vorhabenträgerin erzielt. Dies wurde von den Vertretern der Stadt Mühldorf am Inn im Erörterungstermin am 26.09.2012 bestätigt. Eine einvernehmliche Lösung zu diesen Punkten liegt daher vor.

Die Vorhabenträgerin hat nach dem Erörterungstermin aufgrund der Äußerungen der Stadt Mühldorf die Planung insoweit überarbeitet, dass die transparenten Elemente über die Eisenbahnüberführung Töginger Straße hinaus bis zum nächsten Pfosten geführt werden.

Die Vorhabenträgerin hat zur Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn eine Anlage 7.11.2 A in die Planunterlagen aufgenommen.

Das Ortsbild der Stadt Mühldorf wird auch durch die von der Planfeststellungsbehörde planfestgestellte Erhöhung der Lärmschutzwände von 3,0 auf 3,5 m (südlich) bzw. 3,5 auf 4,0 m (nördlich) nicht erheblich beeinträchtigt. Zur Begründung dazu wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.4.6.2.4.2 (Betriebsbedingte Schallimmissionen, Lärmschutz im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn) verwiesen.

B.4.5.1.3 Erschütterungsschutz

In den Planunterlagen der Vorhabenträgerin sind bereits gutachterliche Betrachtungen zum Thema Erschütterungen enthalten, die den Einbau besohlter Schwellen in bestimmten Bereichen vorsehen. Die Planfeststellungsbehörde hat zum Thema Erschütterungen im Verfügenden Teil dieses Beschlusses entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter der Ziffer B.4.6.3 verwiesen.

B.4.5.1.4 Beidseits hochabsorbierende Lärmschutzwand im Bereich der parallel verlaufenden Töginger Straße

Die Vorhabenträgerin bildet die nördliche Lärmschutzwand im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn (km 1,000 – 2,298, Strecke 5723) teilweise beidseitig hochabsorbierend aus. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer A.4.3.2.1.3 wird verwiesen. Dort sind die auch straßenseitig auszubildenden hochabsorbierenden Bereiche festgelegt, wobei aufgrund der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Erhöhung der nördlichen Lärmschutzwand um 0,5 m die hochabsorbierende Ausführung auch auf diesen hinsichtlich der Reflexionen aus Straßenverkehr maßgeblichen oberen Bereich erweitert werden muss.

B.4.5.2 Einwendungen der Gemeinde Polling

Eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Belange der Gemeinde Polling durch das antragsgegenständliche Vorhaben ist nicht gegeben.

Das planfestgestellte Vorhaben hat allenfalls geringe Auswirkungen auf deren städtebaulichen Belange. Ihre Planungshoheit ist nicht beeinträchtigt, denn das Vorhaben betrifft eine bereits seit langem bestehende Eisenbahnstrecke, auf welche die Kommune bei der Ausübung ihrer Planungshoheit bereits in der Vergangenheit Rücksicht nehmen mussten.

Der Ausbau betrifft ein Gemeindegebiet, das bereits durch die bestehende Eisenbahntrasse vorbelastet ist.

Die Ausbaumaßnahmen nehmen vergleichsweise wenig Flächen zusätzlich in Anspruch, so dass eine Beeinträchtigung der Planungshoheit mit Blick auf die Gestaltung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung nicht angenommen werden kann.

Die von der ausgebauten Eisenbahnstrecke ausgehenden Wirkungen haben auch nicht ein solches Gewicht, dass die Bauleitplanung der Gemeinde ausgeschlossen oder wesentlich beeinträchtigt wird.

Richtig ist, dass mit dem planfestgestellten Vorhaben Folgewirkungen für die Bauleitplanung der Gemeinde in stärkerem Maße als bisher verbunden sind. Die Gemeinde wird beispielsweise bei der Ausweisung neuer Wohngebiete in stärkerem Maße prüfen müssen, ob das mit der geordneten städtebaulichen Entwicklung des

Gemeindegebietes vereinbar ist. Dadurch wird die Planungshoheit aber im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Fachplanungsrecht und gemeindlicher Bauleitplanung nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt.

Die Baudurchführung selbst hat keinen Einfluss auf die Planungshoheit der Kommune, zumal jene nur vorübergehender Natur ist. Im Übrigen ist die Verwaltungsgemeinschaft Polling zur Wahrung ihrer Rechte im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden.

Einwendungen gegen die antragsgegenständliche Planung hat die Gemeinde Polling nicht erhoben.

B.4.5.3 Einwendungen der Gemeinde Markt Tüßling

Die Gemeinde Markt Tüßling hat verschiedene Einwendungen gegen die antragsgegenständliche Planung erhoben.

Der Markt Tüßling wendet sich zunächst gegen die Ausführung der Lärmschutzwände in Aluminium. Für die Ausführung werden Betonelemente bevorzugt. Weiter fordert die Gemeinde mindestens 1/3 der geplanten Lärmschutzwände in Glas auszubilden. Des Weiteren hält die Marktgemeinde Tüßling die Verlängerung der östlichen Lärmschutzwand bis km 7,8 (Bahnübergang „Sägmeister“) für erforderlich. Gleiches gilt für die Lärmschutzwand östlich der Bahnlinie ab Verlassen des „Weidinger Wald“ bis zum Bahnhof Tüßling. Entlang dieses Bereiches befindet sich zwar ein Gewerbegebiet, in dem allerdings eine Wohnbebauung für die Grundeigentümer zugelassen und auch bereits vorhanden sei.

Die Marktgemeinde fordert außerdem die geplante Schwellenbesohlung von km 7,4 bis zum Ausbauende in km 8,0 (Strecke Tüßling – Freilassing) anzubringen, da auch auf den nicht geplanten 200 m Gebäude ebenfalls sehr nahe an der Bahnstrecke liegen. Sie beantragt anschließend die Beseitigung des Bahnübergangs in km 7,710 (Strecke 5725) mit gleichzeitigem Ersatzwegebau.

Schließlich zieht die Marktgemeinde in einer zweiten Stellungnahme (vom 29.02.2012) ihre vormalige Zustimmung zur Beseitigung des Bahnübergangs Kellerstraße mit seinen Ersatzmaßnahmen (Verlängerung der Gartenstraße entlang der Gleise bis zur Einmündung in die Kreisstraße AÖ 12 sowie der Bau einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer mit Anbindung an die Bahnsteige im Bahn-

hof Tüßling) zurück. Der Markt Tüßling fordert nunmehr den Bau einer kfz-fähigen Bahnunterführung für LKW bis zu einer Höhe von 4 m einschließlich einem separaten Fuß- und Radfahrweg mit Zugang zu den Bahnsteigen im Bahnhof Tüßling als Ersatz für die Beseitigung des Bahnübergangs „Kellerstraße“.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Einwendungen des Marktes Tüßling geprüft und kommt zu folgenden Ergebnissen.

B.4.5.3.1 Städtebauliche Belange

Eine Beeinträchtigung der städtebaulichen Belange der Gemeinde Markt Tüßling durch das antragsgegenständliche Vorhaben ist nicht gegeben.

Das planfestgestellte Vorhaben hat allenfalls geringe Auswirkungen auf deren städtebaulichen Belange. Ihre Planungshoheit ist nicht beeinträchtigt, denn das Vorhaben betrifft eine bereits seit langem bestehende Eisenbahnstrecke, auf welche die Kommune bei der Ausübung ihrer Planungshoheit bereits in der Vergangenheit Rücksicht nehmen mussten.

Der Ausbau betrifft ein Gemeindegebiet, das bereits durch die bestehende Eisenbahntrasse vorbelastet ist.

Die Ausbaumaßnahmen nehmen vergleichsweise wenig Flächen zusätzlich in Anspruch, so dass eine Beeinträchtigung der Planungshoheit mit Blick auf die Gestaltung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung nicht angenommen werden kann.

Die von der ausgebauten Eisenbahnstrecke ausgehenden Wirkungen haben auch nicht ein solches Gewicht, dass die Bauleitplanung der Gemeinde ausgeschlossen oder wesentlich beeinträchtigt wird.

Richtig ist, dass mit dem planfestgestellten Vorhaben Folgewirkungen für die Bauleitplanung der Gemeinde in stärkerem Maße als bisher verbunden sind. Die Gemeinde wird beispielsweise bei der Ausweisung neuer Wohngebiete in stärkerem Maße prüfen müssen, ob das mit der geordneten städtebaulichen Entwicklung des Gemeindegebietes vereinbar ist. Dadurch wird die Planungshoheit aber im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Fachplanungsrecht und gemeindlicher Bauleitplanung nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt.

Die Baudurchführung selbst hat keinen Einfluss auf die Planungshoheit der Kommune, zumal jene nur vorübergehender Natur ist. Im Übrigen ist die Gemeinde

Markt Tüßling zur Wahrung ihrer Rechte im Planfeststellungsverfahren beteiligt worden.

B.4.5.3.2 Ortsbild (Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände)

Das antragsgegenständliche Vorhaben hat keinen so großen Einfluss auf die örtlichen Verhältnisse, als dass das Recht der Gemeinde Markt Tüßling zur Gestaltung des Ortes bzw. Ortsbildes verletzt wäre. Hinsichtlich der Ausführung (Verwendung von Aluminiumelementen) und Gestaltung der Lärmschutzwände (Verwendung von transparenten Elementen, Farbgebung und Bepflanzung) wurde keine Einigung zwischen dem Markt Tüßling und der Vorhabenträgerin erzielt.

Eine Verletzung des in den Schutzbereich der Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 GG) fallenden Selbstgestaltungsrechts der Gemeinde Markt Tüßling durch die in den Planunterlagen enthaltene Ausführung der Lärmschutzwände (s. Anlage 7.11.4 A, Aluminiumelemente mit teilweise transparenten Elementen sowie teilweiser Begrünung und Berankung) ist nicht ersichtlich, d.h. durch diese Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände wird das Ortsbild der Gemeinde Markt Tüßling nicht verunstaltet.

Das Selbstgestaltungsrecht einer Gemeinde ist nur dann verletzt, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. BVerwG vom 15.04.1999, NVwZ-RR 1999, 554). Weiter kommt es in städtebaulicher Hinsicht bezogen auf das Ortsbild nicht nur auf die nähere Umgebung an, sondern es müssen größere Teile des Gemeindegebiets betrachtet werden. Entscheidend ist, ob sich das Vorhaben in diese weite Umgebung einpasst.

Die Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände prägt das Ortsbild der Gemeinde Markt Tüßling nicht entscheidend und wirkt nicht nachhaltig auf das Gebiet und die Entwicklung der Gemeinde ein.

Die Lärmschutzwände werden in der Nähe der ausgebauten Eisenbahnstrecke errichtet und entfalten eine eher kleinräumige Wirkung. Sie verstärken zwar die bisher bereits von der Eisenbahnstrecke ausgehende Trennwirkung. Diese Verstärkung ist jedoch nicht derart, dass eine nachhaltige Einwirkung auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde Markt Tüßling die Folge ist. Im Bereich des Bahnhofs

Tüßling werden die oberen Elemente der Lärmschutzwand in Höhe von 1 m mit transparenten Elementen versehen. Die Lärmschutzwände werden im Bereich der Wohnbebauung an der Gartenstraße begrünt. Die Farbgebung der Aluminiumwände wird nach Zusage der Vorhabenträgerin mit der Gemeinde Markt Tüßling abgestimmt. Nach Aussage der Vorhabenträgerin besteht hier die Möglichkeit bei der Farbgestaltung städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Bei Aluminiumelementen bestehen mehr städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten als bei Betonelementen.

Aufgrund der in diesem Bereich vorhandenen Bebauung entlang der Eisenbahnstrecke mit Gärten, teilweise abschirmendem Baumbestand und Grünflächen, sind die Lärmschutzwände kaum ersichtlich. Ihre Wahrnehmung nimmt mit zunehmender Entfernung ab.

Die Verstärkung der Trennwirkung ist unvermeidbar. Die Lärmschutzwände sind zum Schutz der Bevölkerung zwingend erforderlich. Die Verstärkung der optischen Trennwirkung wird durch die vorgesehene Gestaltung stark abgemildert, kann aber aufgrund der gesetzlich notwendigen Lärmschutzmaßnahmen nicht gänzlich verhindert werden. Die Gestaltung passt sich in die vorhandene nähere Umgebung ein.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher eine Nebenbestimmung zur Abstimmung in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses (s. Ziffer A.4.3.2.1.5) aufgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde hat zu den weiteren Einwendungen der Gemeinde Markt Tüßling zur Ausführung und Gestaltung der Lärmschutzwände folgende Abwägung getroffen:

Verwendung von Aluminiumelementen:

Die Vorhabenträgerin hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar vorgetragen, warum im Bereich des Marktes Tüßling Aluminiumelemente statt Betonelemente geplant sind.

Laut Erwiderung der Vorhabenträgerin müssen bei der Wahl des Materials zahlreiche Aspekte berücksichtigt werden. Wesentliche Kriterien bei der Auswahl des Materials seien auch die Investitionskosten unter Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und statische Belange. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit sei festzustellen, dass Betonelemente - je nach aktueller Marktlage - im Mittel ca. das 1,5-fache an Kosten von Elementen aus Aluminium verursachen. Grundlage der Kosten-Nutzen-

Betrachtung sei bereits in der Vorplanungsphase der Kostenkennwertekatalog des Eisenbahn-Bundesamtes gewesen. Die darin enthaltenen Kostenkennwerte für Bauwerke bildeten u.a. die Grundlage für Wirtschaftlichkeitsentscheidungen. Hierin würden bereits die Baukosten für Lärmschutzwände aus Beton mit dem Faktor 1,5 gegenüber Aluminium angesetzt. Darüber hinaus erfordern Betonelemente einen höheren Instandhaltungsaufwand als Aluminiumelemente, weil diese aufwändig betonetechnologisch saniert werden müssten, wenn es zu den üblichen, alterungsbedingten Rissen und Abnutzungen im Laufe der Nutzungsdauer komme. Im Bereich von neuen Brücken und Brücken im Bestand sei es zudem aus statischen Erfordernissen nicht möglich, die schwereren Betonelemente zu errichten, weil diese in der Lastberechnung des Brückenbauwerks maßgeblich Einfluss nehmen würden. Das Brückenbauwerk verlange dann eine andere, teurere Ausführung, um der höheren statischen Belastung standzuhalten.

Das Interesse, den finanziellen Aufwand für die Errichtung von Betriebsanlagen der Eisenbahn, die dem öffentlichen Verkehr dienen, gering zu halten, gehört wegen ihrer gesetzlich bestimmten Gemeinnützigkeit zu den öffentlichen Belangen. Das Gebot der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung, welches seine gesetzliche Ausprägung in § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) findet, ist nach der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8/10) als eigenständigem öffentlichen Belang Rechnung zu tragen und in die Abwägung einzustellen. Daher kann die Vorhabenträgerin durchaus Kostenargumente bei der Ausführung der Lärmschutzwände anführen und auf eine möglichst sparsame Mittelverwendung verweisen. Wie die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung und im Erörterungstermin plausibel ausgeführt hat, ist der Einsatz von Betonelementen gegenüber Aluminiumelementen deutlich kostenintensiver.

Die vorliegende Planung sieht aus naturschutzfachlichen und gestalterischen Gründen die Begrünung der Lärmschutzwände vor. Die Vorhabenträgerin hat dem Markt Tüßling darüber hinaus angeboten, die städtebaulichen Aspekte bei der Farbgestaltung der Lärmschutzwandelemente nach RAL Farbtönen einfließen zu lassen. Hierzu bestünden bei Aluminiumelementen mehr städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten als bei Betonelementen.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher eine entsprechende Nebenbestimmung in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses (s. Ziffer A.4.3.2.1.5) aufgenommen.

Die Einwendungen des Marktes Tüßling zu diesem Punkt werden daher zurückgewiesen.

Verwendung von transparenten Elementen:

Die Vorhabenträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar geprüft, in welchen Bereichen in der Gemeinde Markt Tüßling sinnvoll und vertretbar transparente Elemente verbaut werden können.

Eine transparente Ausführung der Lärmschutzwände in einem Drittel der jeweiligen oberen Höhe kann aus schalltechnischer Sicht nur im Bahnhofsbereich von Tüßling mit fehlender gegenüberliegender Bebauung, d.h. im Bereich zwischen Bahn-km 6,880 und km 7,300, nicht jedoch in den anderen Bereichen – insbesondere nicht im Abschnitt parallel der Gartenstraße – durchgeführt werden.

Reflexionen an den zu 1/3 teiltransparent ausgebildeten Lärmschutzwänden mit 3 m Höhe würden hier zu Lärmpegelerhöhungen an der umliegenden Wohnbebauung von bis zu 2 dB(A) in Abhängigkeit der Bebauungshöhe und Entfernung zur Strecke führen. Dies gilt zum einen aufgrund der im Bereich der Gartenstraße nur einseitig zu errichtenden Lärmschutzwand für die gegenüber der Bahnlinie im Mischgebiet gelegene Wohnbebauung „Sägmeister“, zum anderen aber auch in dem kurzen Bereich der abzweigenden Bahnlinie Tüßling – Burghausen (Strecke 5725), wo sich die Abstände der beidseitigen Lärmschutzwände vergrößern. Die fehlende Abschirmwirkung könnte im Bereich der beidseitigen Lärmschutzwände allenfalls durch eine – hier auch noch deutliche – Erhöhung der Lärmschutzwände kompensiert werden, was aber zu einer nochmaligen Verstärkung der Durchschneidungswirkung führen und damit der Intention der Gemeinde Markt Tüßling, die Auswirkungen auf das Ortsbild möglichst gering zu halten, gerade zuwiderlaufen würde.

Die Vorhabenträgerin sieht also zu Recht nur im Bahnhofsbereich des Marktes Tüßling transparente Elemente im oberen Drittel der Lärmschutzwand (ab 2,0 m Höhe) vor (s. Anlage 7.11.4 A der Planunterlagen). Dort können die auftretenden Reflexionen – aufgrund der fehlenden gegenüberliegenden Wohnbebauung – nicht zu Pegelerhöhungen führen.

B.4.5.3.3 Verlängerung der östlichen Lärmschutzwand an beiden Enden

Die Gemeinde Markt Tüßling fordert zum einen eine Verlängerung der östlichen Lärmschutzwand (in Richtung Burghausen) über km 7,500 hinaus bis km 7,760 der Strecke 5725, da sich die Baumaßnahme bis dorthin erstreckt.

Zum anderen fordert sie die Verlängerung der östlichen Lärmschutzwand vom Bahnhof Tüßling Richtung Mühldorf bis zum „Weidinger Wald“.

Entlang dieses Bereiches befindet sich zwar ein Gewerbegebiet, in dem allerdings eine Wohnbebauung für die Grundeigentümer zugelassen und auch bereits vorhanden sei.

Zur Abwägungsentscheidung zu diesen Forderungen wird auf die Begründung unter Ziffer B.4.6.2.5.4 im Rahmen der Behandlung der Einwendungen zum Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin verwiesen.

B.4.5.3.4 Unbeschränkter Bahnübergang in km 7,710 an der Strecke 5725 Tüßling - Burghausen

Hinsichtlich der Beseitigung dieses Bahnübergangs besteht Einvernehmen zwischen der Gemeinde Markt Tüßling und der Vorhabenträgerin, dass diese Beseitigung in einem eigenen Verfahren und im Nachgang zu dem antragsgegenständlichen Vorhaben erfolgen kann. Eine Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

B.4.5.3.5 Ersatz für den höhengleichen Bahnübergang Kellerstraße – Gartenstraße

Gegenstand der Planung ist die Auflassung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ im Markt Tüßling. Als Ersatz für den Bahnübergang sind die Verlängerung der Gartenstraße entlang der Gleise bis zur Einmündung in die Kreisstraße AÖ 12 sowie der Bau einer Bahnsteigunterführung für Fußgänger und Radfahrer mit Anbindung an die Bahnsteige im Bahnhof Tüßling geplant.

In seiner zweiten Stellungnahme hat der Markt Tüßling die Zustimmung zur antragsgegenständlichen Planung zurückgezogen. Der Markt Tüßling fordert nunmehr den Bau einer Kfz-fähigen Bahnunterführung für LKW bis zu einer Höhe von 4 m einschließlich einem separaten Fußgänger- und Radfahrweg mit Zugang zu den

Bahnsteigen im Bahnhof Tüßling als Ersatz für die Beseitigung des Bahnübergangs „Kellerstraße“.

Im Erörterungstermin äußerte die Vorhabenträgerin, die Forderung der Marktgemeinde bedinge eine umfassende Planänderung, da die Bahnsteigzugangs- und Kreuzungssituation grundlegend geändert werde. Auch müsse die Marktgemeinde bei der von ihr geforderten Ersatzlösung nach EKrG ein Drittel der Kosten tragen. Die Vorhabenträgerin sei grundsätzlich bereit, auf die Forderung des Marktes Tüßling einzugehen.

Im November 2012 fand ein Gespräch zwischen der Vorhabenträgerin und der Marktgemeinde statt, in dem verschiedene Planungsvarianten zu einer Eisenbahnüberführung als Ersatz für den Bahnübergang Kellerstraße erörtert und planungsbestimmende Kriterien herausgearbeitet wurden. Im Folgenden wurde von der Erstellung einer Planänderung aus Kostengründen einvernehmlich abgesehen.

Die von der Vorhabenträgerin geplante Beseitigung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ mit der oben beschriebenen Ersatzlösung ist nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde genehmigungsfähig.

Das Wohngebiet „Neue Heimat“ in der Gemeinde Markt Tüßling bleibt für Fußgänger und Radfahrer durch die geplante Bahnunterführung am Bahnhof Tüßling an den Ort angebunden. Der Umweg für Fußgänger und Radfahrer beträgt ca. 500 m. Dies ist für diese Personengruppe zumutbar. Mittels Pkw bleibt der Ort über die Verlängerung der Gartenstraße bis zur Einmündung in die Kreisstraße AÖ 12 erreichbar. Der Umweg beträgt ca. 1 km. Ein solcher Umweg ist nach der Rechtsprechung des BVerwG mit Pkw ohne weiteres zumutbar.

Zudem steht Verkehrsteilnehmern oder Anliegern keine gefestigte Rechtsposition auf Beibehaltung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ als eine für sie günstige Verkehrsverbindung zu.

Die Forderung des Marktes Tüßling zum Bau einer Kfz-fähigen Bahnunterführung wird daher zurückgewiesen.

B.4.5.3.6 Erschütterungsschutzmaßnahmen

In den Planunterlagen der Vorhabenträgerin sind bereits gutachterliche Betrachtungen zum Thema Erschütterungen enthalten, die den Einbau besohlter Schwellen in bestimmten Bereichen vorsehen. Die Planfeststellungsbehörde hat zum Thema Erschütterungen im Verfügenden Teil dieses Beschlusses entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter der Ziffer B.4.6.3 verwiesen.

B.4.6 Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses vereinbar.

Die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden.

§ 50 BImSchG sieht vor, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der in den nachstehenden Abschnitten erläuterten Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz mit den Anforderungen des § 50 BImSchG vereinbar. Vor dem Hintergrund der Ausführungen in den nachfolgenden Kapiteln sind eine andere Flächenzuordnung oder weitergehende Vermeidungsmaßnahmen nicht möglich bzw. angezeigt. Dies gilt insbesondere für einen Verzicht auf den Ausbau und eine andere Trassierung, sowohl horizontal als auch vertikal.

B.4.6.1 Baubedingte Immissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens

erfolgt nicht nur hinsichtlich des fertig gestellten Vorhabens, sondern umfasst auch dessen Herstellung.

Dies ergibt sich daraus, dass neben dem Planfeststellungsbeschluss keine gesonderte Überprüfung der Zumutbarkeit und Zulässigkeit der Bauausführung zu erteilen ist – diese unterfällt vielmehr der Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG.

Die Bauphase des Vorhabens ist im Hinblick auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht unproblematisch. Die auszubauende Bahnstrecke führt zum Teil durch dicht besiedelte Wohngebiete, deren Bewohnern insbesondere in den Nachtstunden eine hohe Schutzbedürftigkeit einzuräumen ist.

Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann als Maßstab die – diesen unbestimmten Rechtsbegriff konkretisierende – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm -Geräuschimmissionen- (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 herangezogen werden, die seinerzeit auf der Grundlage von § 3 Abs. 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde. Auch nach Aufhebung dieses Gesetzes mit Einführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 ist die AVV Baulärm gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG im Rahmen ihres Anwendungsbereichs ausdrücklich weiter maßgebend. Aufgrund der Regelung in § 66 Abs. 2 BImSchG handelt es sich daher um eine vom Gesetzgeber vorgegebene Verbindlichkeit dieser Regelungen auf die für die Beurteilung der Zumutbarkeit des Baulärms zurückgegriffen werden kann (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.06.1989 – 5 S 3040/87).

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG, noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Diesbezüglich enthält aber die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ zumindest Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch Baumaßnahmen. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt klar, dass bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen jedoch nicht vorliegen müssen. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit sind die dort genannten Werte also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung jedenfalls sind erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3

Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen, so dass von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden kann.

Die AVV Baulärm legt über Immissionsrichtwerte eine auf die jeweilige Gebietsnutzung bezogene Schwelle fest, bis zu der beim Baulärm auf jeden Fall von zumutbaren Belästigungen ausgegangen werden kann.

Von Maßnahmen zur Lärminderung kann aber auch bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – z.B. infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (etwa durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten. Als maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle bei der Beurteilung von Baustellenlärm kann somit diese schalltechnische Vorbelastung berücksichtigt werden.

Eine exakte Vorhersage bzw. eine detaillierte Lärmprognose, wie bei der Lärmvorsorge, ist aufgrund der Unregelmäßigkeiten des durch Bauarbeiten ausgelösten Lärms nicht möglich. Jedoch kann die Vorhabenträgerin eine orientierende Untersuchung bzw. überschlägige Abschätzung der Baulärmimmissionen vornehmen, die aufzeigt, in welcher Größenordnung die Immissionen aus der Bautätigkeit voraussichtlich liegen können. Eine solche orientierende Untersuchung ist in den Planunterlagen (Anlage 14.3) enthalten.

In dieser orientierenden Untersuchung wurden die lärmintensivsten Bauarbeiten (Verbau-, Abbruch- und Montagearbeiten an den Eisenbahnüberführungen, Neubau des Bahnsteigs Tüßling sowie Arbeiten im Gleisbereich und beim Erdbau, insbesondere Ramm- und Bohrtätigkeiten in den Ortslagen) im Planungsabschnitt herangezogen, um die auf die dortige Wohnbebauung einwirkenden Belastungen zunächst im Verhältnis zu den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm abzuschätzen. Anhand des geplanten Betriebsablaufs der voraussichtlich insgesamt ca. 4 Jahre andauernden Maßnahme wurde diese zunächst in 3 Bauphasen mit jeweils mehreren Unterphasen unterteilt. Da aufgrund der Vielzahl an lärmintensiven Arbeiten eine Zerlegung in eine übersichtliche Zahl an Teilprojekten nicht möglich war, wurde eine Auswertung der lärmintensiven Arbeiten und eine Zusammenfassung in Schallquellengruppen mit jeweils ähnlich zu erwartenden Emissionen durchgeführt. Hieraus ist ersichtlich, welche lärmintensiven Arbeiten mit welcher jeweiligen Einwirkungsdauer zu erwarten sind.

Aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Baustelle, den relativ kurzen örtlichen Bauzeiten der wandernden Bautätigkeiten und der Vielzahl an lärmintensiven Tätigkeiten wurden innerhalb der 3 Bauphasen die wirkenden Schalleistungspegel in je drei ähnlich laute Schallquellengruppen (von Gruppe I mit den höchsten Einwirkungen absteigend bis Gruppe III) zusammengefasst, einschließlich Angabe ihrer voraussichtlichen Dauer. Zur Bestimmung der einwirkenden Belastungen aus dem gesamten Baubetrieb hinsichtlich des Schalls wurde die Schallimmissionssituation anhand von repräsentativen Immissionsorten ermittelt. Dabei wurde während der gesamten Arbeitszeit die höchste betriebliche Auslastung innerhalb der Bauphasen zugrunde gelegt. Die grobe Abschätzung der Pegel liegt damit zugunsten der betroffenen Nachbarschaft auf der sicheren Seite.

Die berechneten Beurteilungspegel setzen sich zum einen aus den stationären, ortsfesten Baustellen (z.B. Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Töginger Straße) und zum anderen aus den wandernden Baustellen (z.B. Rückbau / Neubau von Gleisen oder der Errichtung von Lärmschutzwänden) zusammen. Bei den wandernden Baustellen wird sich die zeitliche Lärmbelastung der Anwohner aufgrund der Abstandsveränderung bzw. des Fortschreitens der Baustelle verändern.

Die überschlägige Abschätzung ergab, dass sich in der ersten ca. 16-monatigen Bauphase im Nahbereich der Baustellen an den Eisenbahnüberführungen in der Summe aus allen lärmintensivsten Arbeiten Beurteilungspegel von bis zu 80 dB(A) (SÜ Hölzlinger Weg) bzw. 87 dB(A) (EÜ Töginger Straße) ergeben können, wobei diese höchsten lärmintensivsten Arbeiten sich voraussichtlich auf einen Zeitraum von ca. 1 Woche beschränken. In den weiteren ca. 6 Monaten der Baumaßnahmen an den Straßen- bzw. Eisenbahnüberführungen liegen die Beurteilungspegel aus den lärmintensivsten Arbeiten ca. 10 bis 15 dB(A) niedriger. Die weiteren Tätigkeiten entlang der Bahnstrecke, nämlich das Herstellen der Einschnittslagen und das Anschütten von Dämmen, führen zu Beurteilungspegeln von bis zu 76 dB(A) an den zur Bahnstrecke nächstgelegenen Gebäuden. Da diese Höchstbelastung sich auf den Einsatz der lärmintensivsten Tätigkeiten beschränkt, ist davon auszugehen, dass diese Belastung voraussichtlich nur in einem Zeitraum von insgesamt ca. 4 Wochen auftritt. Im weiteren Verlauf der Bautätigkeiten liegt die Lärmbelastung der Anwohner zumeist unter den Eingreifwerten der AVV Baulärm für den Tages-

zeitraum. Es ist aber davon auszugehen, dass sich Überschreitungen der Eingreifwerte für den Nachtzeitraum während der teilweise erforderlichen Nachtbaustellen nicht vermeiden lassen werden.

In der zweiten ca. 10-monatigen Bauphase sind durch das Verlegen der Schienen die Eingreifwerte überwiegend eingehalten, nur bei den höchsten lärmintensiven Arbeiten gibt es vereinzelte Überschreitungen. Diese Überschreitungen dürften tagsüber etwa in einem Zeitraum von 1 Woche auftreten und nachts lokal begrenzt sein auf den Bereich in dem Weichen eingebaut werden. Der Abbruch des Mittelbahnsteigs des Bahnhofs Tüßling führt je nach eingesetzten Abbruchgeräten zwar zu lärmintensiven Belastungen der Anwohner, ist aber auf einen Zeitraum von unter 1 Woche begrenzt.

In der ca. 10-monatigen Bauphase 3 kann es bei den lärmintensiven Restarbeiten am Bahnkörper beim Herstellen des Einschnitts von km 1,6 bis km 2,6 noch zu Überschreitungen der Eingriffswerte und Beurteilungspegeln von bis zu 67 dB(A) in einem Zeitraum von etwa 2 Wochen, kommen. Bei der Erneuerung der Südseite der Eisenbahnüberführung Töginger Straße können während der ca. 1-wöchigen Abbrucharbeiten bei den nächstgelegenen Anwohnern Beurteilungspegel von bis zu 85 dB(A) erreicht werden, der Verlauf der Lärmbelastung ist hier lokal ähnlich wie in der Bauphase 1.

Eine Überschreitung der maßgeblichen Zumutbarkeitsschwellen kann zum jetzigen Zeitpunkt daher nicht ausgeschlossen werden. Allerdings können die Dauer möglicher Überschreitungen sowie eine Umsetzung von z.B. baubetrieblichen Schutzvorkehrungen erst während der Bauphase konkret bestimmt werden. Daher sind der Vorhabenträgerin zur Minderung der baubedingten Immissionen im Verfügbaren Teil A unter Ziffer A.4.3.1 dieses Beschlusses einschlägige Nebenbestimmungen auferlegt worden, um unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft infolge des Baubetriebes zu vermeiden.

Dies betrifft insbesondere die Anwendung der AVV Baulärm mit dementsprechend ggf. vorzusehenden Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände (insbesondere Vorbelastung). Dabei ist auch auf die Verwendung lärmarmen Baumaschinen zu achten.

Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin zur Überwachung der Baustelle einen Immissionsschutzbeauftragten zu bestellen.

Hinsichtlich der Bauzeiten ist allgemein festzuhalten, dass grundsätzlich tagsüber zu bauen ist. Da die Realisierung der vorgesehenen Baumaßnahmen jedoch unter Aufrechterhaltung des laufenden Bahnbetriebes erfolgen soll bzw. muss, ergibt sich, dass betriebsbehindernde Arbeiten im Gleisbereich oder Arbeiten, die nur unter Sperrung von Gleisen möglich sind, ggf. auch in den betriebsschwächeren Zeiten in der Nacht oder an Wochenenden erfolgen sollen.

Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit und an Wochenenden oder Feiertagen sind jedoch auf das unumgängliche Maß zu beschränken und vorher ortsüblich bekannt zu geben.

Kommt das Eisenbahn-Bundesamt aufgrund konkreter Anhaltspunkte (z.B. aufgrund der Überwachungsergebnisse des Immissionsschutzbeauftragten) zu dem Ergebnis, dass eine Zumutbarkeit der Baustellenimmissionen überschritten ist, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt vor, im Einzelfall Detailgutachten zum Baulärm nachzufordern und auf deren Grundlage über konkrete (weitere) Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft oder ggf. über eine Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmeinwirkungen zu entscheiden (§ 74 Abs. 3 VwVfG).

Für Arbeiten an Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen, welche geeignet sind, die Feiertagsruhe zu beeinträchtigen, ist das bayerische Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG) zu beachten.

B.4.6.2 Betriebsbedingte Schallimmissionen

Der Betrieb der zweigleisig ausgebauten Strecke führt zu Schallemissionen. Diese sind in den Planunterlagen näher beschrieben und prognostiziert. Sie werden von der Allgemeinheit und der Nachbarschaft als Schallimmissionen wahrgenommen.

B.4.6.2.1 Rechtliche Grundlagen

Für den Ausbau eines Schienenweges bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 – 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und die 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) die gesetzli-

chen Grundlagen zur Wahrung der Belange des Schallschutzes. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz.

§ 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BImSchG verabschiedete Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Die 16. BImSchV legt in § 2 Abs. 1 Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung, u.a. von Schienenwegen der Eisenbahnen fest. Weiter ist nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Eine weitere Konkretisierung in diesem Zusammenhang stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG verabschiedete Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Sie legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung, u.a. von Schienenwegen der Eisenbahnen, die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist im verfahrensgegenständlichen Vorhaben eröffnet. Der Bau eines neuen zweiten Gleises im Bereich Mühldorf – Tüßling stellt eine wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV dar. Im Weiteren wird auf die schalltechnische Untersuchung verwiesen.

Damit ist gemäß § 2 der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel folgende in dieser Vorschrift genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
2. in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
3. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
4. in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Zuordnung der Immissionsgrenzwerte für benachbarte Anlagen und Gebiete (vgl. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV) ergeben sich aus den Festsetzungen der Bebauungspläne (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Übrige Bereiche - auch solche ohne Festsetzungen - sowie Einzelanwesen im Außenbereich sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit in die Gebietstypen nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV einzuordnen.

Die Berechnungsgrundlagen ergeben sich aus den §§ 2, 3 der 16. BImSchV sowie der Anlage 2 zu dieser Vorschrift.

§ 3 der 16. BImSchV legt fest, dass die Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 der Verordnung zu berechnen sind, weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann, Pegelschwankungen durch klimatische Faktoren auftreten können und bei geplanten Verkehrswegen nicht gemessen werden kann (Begründung zur 16. BImSchV, Bundesrats-Drucksache 661/89). Messungen von Schallpegeln zur Beurteilung der schalltechnischen Situation und zur Bemessung eines Lärmschutzkonzepts sind nicht heranzuziehen.

Die Berechnung der Schallimmissionen (Beurteilungspegel) aus Schienenverkehr erfolgt dabei gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV i.V.m. der „Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen an Schienenwegen - Ausgabe 1990 – Schall 03“ über Mittelungspegel getrennt für den Tag- und den Nachtzeitraum. Die Schall 03 ist anerkannte Regel der Technik und als solche im Rahmen der 16. BImSchV anzuwenden.

Der Beurteilungspegel ergibt sich hierbei aus dem errechneten Mittelungspegel unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV näher genannten Zu- und Abschläge. Bei diesen Zu- und Abschläge handelt es sich um Korrekturwerte zur Berücksichtigung der verschiedenen Fahrzeugarten, Zuglängen und Fahrbahn-

arten sowie um Pegeländerungen durch unterschiedliche Abstände zwischen dem Emissionsort und dem maßgebenden Immissionsort, durch Boden- und Meteorologiedämpfung und durch topographische Gegebenheiten, bauliche Maßnahmen und Reflexionen.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg. Im Rahmen der Beurteilung nach 16. BImSchV ist also kein Summenpegel mit anderen Lärmeinwirkungen zu bilden.

B.4.6.2.2 Schalltechnische Untersuchung

Die Vorhabenträgerin hat eine schalltechnische Untersuchung mit Datum vom 30.12.2011 anfertigen lassen.

Bei dieser schalltechnischen Untersuchung handelt es sich um eine gutachterliche Äußerung, die die Vorhabenträgerin zur Grundlage ihrer Entwurfsplanung gemacht hat und den Planunterlagen zur allgemeinen Information beigelegt hat.

Im Anhörungsverfahren wurden Einwände gegen die der Entwurfsplanung zugrunde liegende schalltechnische Untersuchung erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Planung der Vorhabenträgerin, deren Grundlagen und sämtliches darauf bezogenes Vorbringen zur Kenntnis genommen und in ihre Entscheidungsfindung einbezogen.

Die Entscheidungsergebnisse, deren Begründung und deren Grundlagen werden in den nachfolgenden Abschnitten näher erläutert.

B.4.6.2.3 Prognose und Prognosehorizont

Die Vorhabenträgerin hat der Bemessung des infolge ihrer Planung notwendigen Lärmschutzkonzepts das sogenannte Verkehrsmengengerüst für die Schiene, also die Angaben der Zugzahlen und Zugparameter wie Längen, Geschwindigkeiten und Scheibenbremsanteile, zugrunde gelegt.

Die Zugrundelegung einer Prognose für die Bemessung eines Lärmschutzkonzepts entspricht der geltenden Rechtslage (Regelungssystem der §§ 41 – 43 BImSchG und der 16. BImSchV) und ist ebenso wenig generell wie im konkreten gegenständlichen Planungsabschnitt zu beanstanden.

Es handelt sich bei dem Planungsabschnitt um einen Teil eines Vorhabens, welches im gesetzlich festgelegten Bedarfsplan des Bundes als vordringlicher Bedarf ausgewiesen ist (Anlage zu § 1 BSchwAG, 1. Vordringlicher Bedarf, a) Laufende und fest disponierte Vorhaben, lfd. Nr. 22). Bei solchen Vorhaben ist es gerechtfertigt, auf einen etwa 10 Jahre in der Zukunft liegenden Prognosehorizont abzustellen (vgl. BVerwG, Urteile vom 21.03.1996, Az. 4 A 10.95, und vom 01.10.1997, Az. 11 A 10.96).

Die Vorhabenträgerin hat demnach zum Zeitpunkt der Antragstellung (im Dezember 2010) mit dem Jahr 2025 in nicht zu beanstandender Weise einen entsprechenden Prognosehorizont gewählt.

Der Bemessung des Lärmschutzkonzepts erfolgte in der schalltechnischen Untersuchung für die Prognosefälle „2025 ohne Schallschutz“ und „2025 mit Schallschutz“. Aus diesem Verkehrsmengengerüst wurden nach den unter Ziffer B.4.6.2.1 genannten Vorschriften die Schallemissionen der Eisenbahnstrecke bezogen auf den Prognosehorizont 2025 berechnet und daraus die Beurteilungspegel (Immissionspegel) an den Gebäuden ermittelt.

Die Ausführungen in der Schall 03 unter Nr. 4 „Ausgangsdaten“ (Seite 9), wonach bei Ausbaustrecken mit den Zugzahlen zu rechnen ist, die der Vollauslastung entsprechen, meinen nicht, dass bei allen Parametern des Verkehrsmengengerüsts die theoretisch oder technisch denkbaren Maximalwerte anzusetzen seien. Vielmehr ist auf die tatsächlich zu erwartende Auslastung – eine „planmäßige Vollauslastung“ – abzustellen.

Die Gewinnung der Daten durch die Antragstellerin ist im Übrigen nicht zu beanstanden. Es entspricht der durch die 16. BImSchV eingeführten Schall 03 (dort Kapitel 4 „Ausgangsdaten“, Seite 9), die Angaben bei der für die Verwaltung der Betriebsanlage zuständigen Stelle (hier: Südostbayernbahn) einzuholen.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Verkehrsmengengerüst eingehend geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Daten einer realistisch eingeschätzten Verkehrsentwicklung entsprechen. Einzelheiten werden unter den nachstehenden Stichworten dargestellt.

Zuggattungen

Die angesetzten Zuggattungen entsprechen dem künftig zu erwartenden Verkehr und können den in Tabelle B der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV und den in der Schall 03 aufgeführten Zugarten zugeordnet werden.

Im Personenfernverkehr ist die Gattung EC (RJ) (Eurocity / (RailJet)) in den Tabellen enthalten und der Gruppe Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zuzuordnen.

Im Personennahverkehr ist die Gattung RE (Regionalexpress) mit der Zugart Eilzug aus Tabelle B gleichzusetzen. Die Gattung RB (Regionalbahn) ist mit der Zugart Nahverkehrszug aus Tabelle B gleichzusetzen. Diese Züge sind der jetzt so bezeichneten Gruppe Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuzuordnen.

Im Güterverkehr differenziert die Vorhabenträgerin nach FGZ (Güterzug fern) und NGZ (Güterzug nah). Diese Züge entsprechen alle der Gruppe Schienengüterverkehr (SGV) bzw. einer nachvollziehbaren Modifikation dieser Zugart für herausgehobene schnelle Güterzüge.

Es zeigt sich, dass jeder für die Zukunft prognostizierte Zug einer Zugart der Tabelle B zugeordnet werden kann. Das Vorgehen ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Zugzahlen

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Verkehrsprognose konkrete Zugzahlen für die einzelnen Zuggattungen genannt. Für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen auf der Ausbaustrecke wird im gegenständlichen Planungsabschnitt eine prognostizierte Gesamtanzahl der zukünftig verkehrenden Züge (Prognose 2025) auf der Strecke 5723 (Mühldorf – Freilassing) im Abschnitt Mühldorf – Tüßling von insgesamt 206 Zügen angesetzt. Im Anschluss verteilen sich diese Zugzahlen auf den Abschnitt Tüßling – Garching der Strecke 5723 mit insgesamt 109 Zügen sowie auf die abzweigende Strecke 5725 (Tüßling – Altötting) mit insgesamt 97 Zügen. Zudem werden für die nach dem Bahnhof Mühldorf abzweigende Strecke 5600 (Mühldorf – Töging), welche sich schalltechnisch auch noch im PA 02 auswirkt, insgesamt 174 Züge prognostiziert.

Die Angaben sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Zuglängen, Geschwindigkeiten und Scheibenbremsanteile

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Verkehrsprognose konkrete Zuglängen, Geschwindigkeiten und Scheibenbremsanteile angesetzt.

Diese sind nicht zu beanstanden.

Die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass die angesetzten Zugdaten dem künftig zu erwartenden Verkehr entsprechen. Nach allen gegenwärtig vorliegenden Erkenntnissen und Indizien ist die Prognose auch im Hinblick auf die einzelnen Zugdaten als sachgerecht einzustufen. Es ist danach nicht zu erwarten, dass die tatsächlichen Zugdaten künftig schalltechnisch ungünstiger sind als von der Vorhabenträgerin angesetzt und infolge dessen künftig die tatsächlichen Immissionspegel über den aus diesen Zugdaten ermittelten Immissionspegeln liegen würden.

B.4.6.2.4 Aktiver Schallschutz

Die in der schalltechnischen Untersuchung ermittelten Beurteilungspegel erfordern an den schutzbedürftigen Immissionsorten in der Stadt Mühldorf am Inn, der Verwaltungsgemeinschaft Polling und dem Markt Tüßling teilweise auf beiden Seiten der auszubauenden Eisenbahnstrecke (Strecke 5723) Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, da die dort geltenden Beurteilungspegel über den Immissionsgrenzwerten des § 2 der 16. BImSchV liegen.

§ 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet den Vorhabenträger, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche sind auch dann nach dem Stand der Technik vermeidbar, wenn sie zwar aufgrund des Verkehrs auf dem Schienenweg originär entstehen, jedoch durch Schutzvorkehrungen an einer Einwirkung gehindert werden. Schutzvorkehrungen in diesem Sinne sind aktive Lärmschutzmaßnahmen, etwa Lärmschutzwände und -wälle oder auch Einhausungen oder Troglagen sowie der Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“, nicht jedoch passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden (siehe dazu unten Ziffer B.4.6.2.5).

Die Verpflichtung des § 41 Abs. 1 BImSchG Absatz 1 gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der Schutzzweck im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG liegt in der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche.

Die Vorschrift stellt jedoch ausdrücklich auf eine Verhältnismäßigkeitsprüfung der Kosten der Schutzmaßnahme zum angestrebten Schutzzweck ab. Fragen, was als Stand der Technik anzusehen ist und in welchem Maße Schutzmaßnahmen für den angestrebten Schutzzweck als zu teuer anzusehen sind, sind dabei für eine sich am Maßstab der Verhältnismäßigkeit ausrichtende Rechtsanwendung offen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5.98, veröffentlicht u.a. in DVBl. 1999,1288 ff.).

§ 41 Abs. 2 BImSchG stellt auf der einen Seite auf die Kosten der jeweiligen konkreten Schutzmaßnahme ab (vgl. auch BVerwG a.a.O.).

Auf der anderen Seite sind im Wesentlichen die Anzahl der insgesamt zu schützenden Objekte, die erreichte Minderung der Geräuschemission sowie die Anzahl der Wohneinheiten mit erreichter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV, das Ausmaß verbleibender Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bzw. verbleibender Überschreitungen von 70/60 dB(A) tags/nachts sowie die jeweils zugehörige Anzahl der Wohneinheiten und die Gesamtkosten für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Daneben können mit geringerem Gewicht insbesondere eine Vorbelastung durch den zu ändernden Schienenweg, eine mögliche Verschattung oder gestörte Sichtbeziehung durch bauliche Lärmschutzanlagen großer Höhe und Belange der Landschafts- und Ortsbildpflege in die Abwägung eingestellt werden.

Unerheblich für die Verhältnismäßigkeitsprüfung sind dagegen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Vorhabenträgers und die Gesamtkosten des Vorhabens.

Nach den §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen grundsätzlich sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die dort genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig ist, existiert nicht.

Die Rechtsprechung führt in diesem Zusammenhang aus, dass die Betroffenen prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ haben, d.h. eine Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BVerwG Abstriche möglich sind. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung ist die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Dieser Abwägungsspielraum besteht nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d.h. die Auswahlentscheidung hat sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren. Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung ist eine hinreichende differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. Nach der Rechtsprechung sind hierbei die für einen Vollschutz erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (d.h. durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Als Kenngröße ist dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der durch diese Variante insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Abwägung sind die Kosten je gelösten Schutzfall. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen nachts, d.h. eine Wohneinheit mit Grenzwertüberschreitungen tags und nachts entsprechen zwei Schutzfälle.

B.4.6.2.4.1 Planung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat die aus den im Anhörungsverfahren ausgelegten Planunterlagen ersichtlichen Schallschutzwände in ihrer Planung vorgesehen. Die Dimensionierung dieser aktiven Schallschutzmaßnahmen erfolgte dabei unter Beachtung der den Planunterlagen beigefügten schalltechnischen Untersuchung (Anlage 14).

Im Rahmen der Anhörung wurden zum beantragten Schallschutzkonzept Einwendungen, Forderungen und Hinweise vorgebracht.

B.4.6.2.4.2 Lärmschutz im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn

Entscheidung zum Lärmschutzkonzept nördlich der Bahn (Bahn-km 1,000 – 2,298, Strecke 5723)

Im Planungsabschnitt PA 02 (Bahn-km 1,000 – 8,000 (Strecke 5723)) befindet sich im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn nördlich der Eisenbahnstrecke überwiegend Wohnbebauung.

Die Vorhabenträgerin hat ihre schalltechnische Untersuchung entsprechend der o.g. Vorgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) aufgebaut.

Das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht auf der nördlichen Seite der Bahn im Bereich der Bahn-km 1,000 – 2,298 (Strecke 5723) eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m vor.

Mit diesem Lärmschutzkonzept können bis auf 5 Schutzfälle, d.h. an 98% der Gebäude im schalltechnischen Auswirkungsbereich der antragsgegenständlichen Baumaßnahme die einschlägigen gesetzlichen Grenzwerte für den Tag eingehalten werden. In der Nacht können mit diesem Konzept in 57% der Schutzfälle die einschlägigen Nacht-Grenzwerte eingehalten werden. Es verbleiben jedoch 414 Schutzfälle, in denen die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht nicht eingehalten werden können. Für diese Schutzfälle besteht dann ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Dieses Lärmschutzkonzept (Variante 5) stellt unter den insgesamt 6 untersuchten Lärmschutzvarianten mit Außenwand grundsätzlich die optimale Variante dar, weil sie die geringsten Kosten je gelösten Schutzfall aufweist.

Höhere Wände (Varianten 2 und 3) reduzieren zwar die verbleibenden Schutzfälle, führen jedoch zu gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 5 zu einem deutlichen Anstieg der Kosten je gelösten Schutzfall. Die gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 5 reduzierten Wandhöhen (Varianten 6 und 7) führen sogar zu wieder ansteigenden Kosten je gelösten Schutzfall bei einer Zunahme der verbleibenden Schutzfälle. Lediglich die untersuchte Variante 4 (4,0 m hohe Lärmschutzwand) führt zu annähernd gleichen Kosten je gelösten Schutzfall wie die an-

tragsgegenständliche Variante 5 bei einer gleichzeitig sogar höheren Anzahl gelöster Schutzfälle.

Bei der Variante 4 verbleiben am Tag noch lediglich 2 ungelöste Schutzfälle bei insgesamt 99% gelösten Schutzfällen. In der Nacht verbleiben 361 ungelöste Schutzfälle bei insgesamt 63% gelösten Schutzfällen. Mit einer durchgehend 4,0 m hohen Lärmschutzwand können gegenüber der beantragten Höhe von 3,5 m somit am Tag 3 weitere und in der Nacht nochmals 53 Schutzfälle mehr gelöst werden. Die Kosten bei der Variante 4 steigen gegenüber den Kosten bei der antragsgegenständlichen Variante 5 um ca. 79 € je gelösten Schutzfall.

Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Zusammenhang aber auch die Verhältnismäßigkeit geprüft, wenn diese nördliche Lärmschutzwand nur teilweise, d.h. im Bereich von km 1,000 bis km 2,100 um 0,5 m auf 4,0 m (Variante 4 a) erhöht wird. Diese Variante unterscheidet sich von der Variante 4 dahingehend, dass die Lärmschutzwand nicht vollständig, sondern nur in einem Teilbereich erhöht wird. Dies erscheint hier sinnvoll, da von km 1,000 bis km 2,100 der größte Effekt mit einer Erhöhung dieser Lärmschutzwand erzielt werden kann. Ein Vergleich der Variante 4 a mit der Variante 4 ergibt nämlich eine deutliche Kostenminderung, wobei bei der Variante 4 a lediglich 1 Schutzfall in der Nacht weniger gelöst wird.

Im Vergleich zur antragsgegenständlichen Variante 5 kann die Variante 4 a am Tag also 3 weitere Schutzfälle und in der Nacht 52 weitere Schutzfälle lösen. Da hiermit die Kosten je gelösten Schutzfall bei der Variante 4 a gegenüber der Variante 5 noch um ca. 10 € günstiger sind, stellt sich die Variante 4 a insofern sogar noch als kosten-verhältnismäßiger als die antragsgegenständliche Variante 5 dar. Die Variante 4 a ist somit auch hinsichtlich des höheren Gesamtkostenaufwands nicht als unverhältnismäßig anzusehen. Auch dem Vorrang des aktiven gegenüber dem passiven Schallschutz trägt diese Variante 4 a vermehrt Rechnung.

Die Planfeststellungsbehörde sieht daher eine nördliche Lärmschutzwand im Bereich von km 1,000 bis km 2,100 (Strecke 5723) mit einer Höhe von 4,0 m statt 3,5 m und im Bereich von km 2,100 bis km 2,300 (Strecke 5723) mit einer Höhe von 3,5 m durchaus als gerechtfertigt und verhältnismäßig an. Die Planfeststellungsbehörde erhöht daher die von der Vorhabenträgerin nördlich der Bahn vorgesehene Lärmschutzwand im Bereich von km 1,000 bis km 2,100 um 0,5 m von 3,5 m auf 4,0 m (s. Verfügender Teil Ziffer 4.3.2.1.2).

Auch unter Berücksichtigung sonstiger in die Abwägung mit der Höhe der Lärmschutzwand einzustellenden Belange wie die hier bestehende hohe Vorbelastung durch den zu ändernden Schienenweg, eine mögliche Verschattung oder gestörte Sichtbeziehung durch bauliche Lärmschutzanlagen größerer Höhe und/oder Belange der Landschaftspflege und des Ortsbildes kommt die Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis.

Diese Belange haben gegenüber dem Schutz der Anwohner vor Lärm ein geringeres Gewicht.

Das Ortsbild der Stadt Mühldorf wird durch die Erhöhung der Lärmschutzwand von 3,5 m auf 4,0 m nicht erheblich beeinträchtigt.

Die Vorhabenträgerin hat die Gestaltung der Lärmschutzwände (insbesondere mit transparenten Elementen) im Bereich Mühldorf für den Planungsabschnitt 02 im Anhörungsverfahren mit der Stadt Mühldorf für eine 3,5 m hohe Lärmschutzwand nördlich der Bahn einvernehmlich abgestimmt (s. Ziffer B.4.5.1.2 dieses Beschlusses). Daher ist durch die Planfeststellungsbehörde nur noch eine Abwägung zwischen der Erhöhung der nördlichen Lärmschutzwand um 0,5 m und dem Ortsbild der Stadt Mühldorf vorzunehmen.

Die zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Mühldorf für die beantragte Lärmschutzwand-Höhe von 3,5 m abgestimmte Gestaltung ist in der Anlage 7.11.2 A dargestellt (transparente Elemente für die obersten 0,5 m der Lärmschutzwand im Bereich von km 1,000 – 1,156; Begrünung der Lärmschutzwand zwischen km 1,006 bis km 1,124). Die vorgesehene Gestaltung ist auch mit einer um 0,5 m höheren Lärmschutzwand durchführbar.

Insbesondere ist durch die teilweise um 0,5 m höhere Lärmschutzwand eine Verletzung des in den Schutzbereich der Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 GG) fallenden Selbstgestaltungsrechts der Stadt Mühldorf nicht ersichtlich, d.h. durch die Erhöhung dieser nördlichen Lärmschutzwand wird das Ortsbild der Stadt Mühldorf nicht verunstaltet.

Das Selbstgestaltungsrecht einer Gemeinde ist nur dann verletzt, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. BVerwG vom 15.04.1999, NVwZ-RR 1999, 554). Weiter kommt es in städtebaulicher Hinsicht bezogen auf das Ortsbild nicht nur auf die nähere Umge-

bung an, sondern es müssen größere Teile des Gemeindegebiets betrachtet werden. Entscheidend ist, ob sich das Vorhaben in diese weite Umgebung einpasst.

Die erhöhte nördliche Lärmschutzwand prägt das Ortsbild der Stadt Mühldorf nicht entscheidend und wirkt nicht nachhaltig auf das Stadtgebiet und die Entwicklung der Stadt Mühldorf ein.

Die teilweise erhöhte Lärmschutzwand wird in der Nähe der ausgebauten Eisenbahnstrecke errichtet und entfaltet eine eher kleinräumige Wirkung. Sie verstärkt zwar die bisher bereits von den Eisenbahnstrecken ausgehende Trennwirkung. Diese Verstärkung ist jedoch nicht derart, dass eine nachhaltige Einwirkung auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Stadt Mühldorf die Folge ist. Sie entfaltet keine Fernwirkung dergestalt, dass sie in der weiteren Umgebung noch wahrnehmbar sind. Aufgrund der in diesem Bereich vorhandenen Wohnbebauung entlang der Eisenbahnstrecke mit ihren Gärten und dem teilweise die Eisenbahnstrecke visuell abschirmenden Baumbestand sowie der auf der nördlichen Seite verlaufenden Töginger Straße mit ihrem ebenfalls die Eisenbahnstrecke abschirmenden Baumbestand, ist die Lärmschutzwand kaum ersichtlich. Ihre Wahrnehmung nimmt mit zunehmender Entfernung ab.

Die Verstärkung der Trennwirkung ist unvermeidbar. Die Lärmschutzwand ist zum Schutz der Bevölkerung zwingend erforderlich. Die Verstärkung der optischen Trennwirkung wird durch die vorgesehene Gestaltung sehr stark abgemildert, kann aber aufgrund der gesetzlich notwendigen Schallschutzmaßnahmen nicht gänzlich verhindert werden. Die Gestaltung passt sich in die vorhandene nähere Umgebung ein.

Des Weiteren ist auch eine unzumutbare Verschattungswirkung der angrenzenden Wohnbebauung durch die teilweise um 0,5 m höhere nördliche Lärmschutzwand nicht erkennbar.

Im Bereich „Leitenfeld“ der nördlichen Lärmschutzwand von km 1,000 – ca. 1,140 (Strecke 5723) ist das Wohnhaus Leitenfeld 12 das dieser Lärmschutzwand nächstgelegene Wohnhaus. In diesem Bereich ist die Gestaltung der Lärmschutzwand im oberen Bereich mit einem transparenten Element (Höhe 0,5 m) vorgesehen, so dass die Verschattungswirkung letztendlich für eine 3,5 m hohe Lärmschutzwand zu beurteilen ist. Die dem Gleis zugewandte südliche Ecke des Gebäudes Leitenfeld 12 liegt am 21. Dezember bis in eine Höhe von ca. 2,3 m über Gelände den ganzen

Tag im Schatten der Lärmschutzwand. Die Fenster im Erdgeschoss sind den ganzen Tag verschattet. Es tritt demnach zum Zeitpunkt der größtmöglichen Verschattung am 21. Dezember aber keine vollständige Verschattung des Wohnhauses ein. Im Bereich „Töginger Straße“ verläuft die Töginger Straße parallel zur nördlichen Lärmschutzwand (km 1,140 – ca. 1,490, Strecke 5723). Die Bahnstrecke verläuft hier zudem im Einschnitt. Eine Verschattung von Privatgrundstücken ist hier daher nicht zu erwarten.

Das der Bahntrasse am nächsten gelegene Haus im Bereich „Eichfeld“ (Eichfeld 19) der nördlichen Lärmschutzwand (km 1,490 – 2,298) hat einen Abstand von ca. 29 m zu künftigen Gleisachse. Zum Zeitpunkt der größtmöglichen Verschattung am 21. Dezember liegt die Wohnbebauung außerhalb des Verschattungsbereiches.

Schließlich bestehen keine grundsätzlichen Bedenken der Planfeststellungsbehörde gegen die zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Mühldorf abgestimmte transparente Gestaltung des obersten Elementes dieser nördlichen Lärmschutzwand im Bereich von Bahn-km 1,000 bis 1,156. Negative Auswirkungen (z.B. aus Schallreflexionen) durch das transparente Element auf die gegenüberliegende Seite sind hier auszuschließen. Durch die schienenseitige hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwände wird die Schallabstrahlung durch (mehrfache) Reflexionen zwischen Wand und Wagenkasten des vorbeifahrenden Zuges wirkungsvoll gedämpft, so dass Lärmpegelerhöhungen durch Reflexionen auf die der Wand gegenüberliegende Bebauung nicht auftreten werden.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens für den Planungsabschnitt 01 für die nördliche Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m (km 0,650 – 1,000, Strecke 5723) und für die gegenüberliegende südliche Lärmschutzwand (km 0,230 – 1,000, Strecke 5723) mit einer Höhe von 3,0 m untersucht, ob in diesem Fall bei einer transparenten Gestaltung des jeweils obersten 0,5 m-Elementes der Lärmschutzwand Reflexionen auftreten können. Dies war auch unter dem Aspekt der unterschiedlichen Lärmschutzwandhöhen auf der nördlichen und südlichen Seite nicht der Fall.

Dieses Ergebnis kann auch auf den Planungsabschnitt 02 übertragen werden, da es sich hier um die weitergeführte gleiche Wandkombination handelt. Auf der südlichen Seite der Eisenbahnstrecke ist ebenfalls im Bereich von km 1,000 – 1,153 eine Lärmschutzwand mit transparenten Lärmschutzwandelementen in Höhe von 0,5 m geplant. Lärmpegelerhöhungen durch Reflexionen im Bereich der vorzusehenden

transparenten Elemente sind also auch hier auszuschließen. Da die Planfeststellungsbehörde die genannten Lärmschutzwände jeweils noch um 0,5 m erhöht hat, können aufgrund der zusätzlichen Höhe des hochabsorbierenden Wandanteils im Umkehrschluss erst Recht keine lärm erhöhenden Reflexionen durch die transparente Gestaltung des obersten Elementes in der Lärmschutzwand im Bereich der Wohnbebauung auftreten.

Im Brückenbereich der Eisenbahnüberführung „Töginger Straße“ hat die Planfeststellungsbehörde die transparenten Elemente im oberen Bereich auf 1,0 m ähnlich der Gestaltung im Planungsabschnitt 01 bei der Eisenbahnüberführung „Innere Neumarkter Straße“ erhöht. Nach Aussage der Vorhabenträgerin sind auch hier lärm erhöhende Reflexionen an den benachbarten Gebäuden auszuschließen. Dies ist auch nachzuvollziehen, da sich die zusätzlichen transparenten Elemente nur auf den kurzen Brückenbereich beschränken und sich im unmittelbaren Straßenkreuzungsbereich keine Gebäude befinden (können).

Entscheidung zum Lärmschutzkonzept südlich der Bahn (Bahn-km 1,000 – 1,800, Strecke 5723)

Im Planungsabschnitt PA 02 (Bahn-km 1,000 – 8,000 (Strecke 5723)) befindet sich im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn südlich der Eisenbahnstrecke überwiegend Wohnbebauung.

Das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht auf der südlichen Seite der Bahn im Bereich der Bahn-km 1,000 – 1,800 (Strecke 5723) eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m vor.

Mit diesem Lärmschutzkonzept können bis auf 8 Schutzfälle, d.h. an 93% der Gebäude im schalltechnischen Auswirkungsbereich der antragsgegenständlichen Baumaßnahme die einschlägigen gesetzlichen Grenzwerte für den Tag eingehalten werden. In der Nacht können mit diesem Konzept in 77% der Schutzfälle die einschlägigen Nacht-Grenzwerte eingehalten werden. Es verbleiben jedoch 190 Schutzfälle, in denen die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht nicht eingehalten werden können. Für diese Schutzfälle besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Dieses Lärmschutzkonzept (Variante 6) stellt unter den insgesamt 6 untersuchten Lärmschutzvarianten mit Außenwand grundsätzlich die optimale Variante dar, weil sie die geringsten Kosten je gelösten Schutzfall aufweist.

Höhere Wände (Varianten 2 bis 4) reduzieren zwar die verbleibenden Schutzfälle, führen jedoch gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 6 zu einem größeren Anstieg der Kosten je gelösten Schutzfall. Die gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 6 reduzierte Wandhöhe (Variante 7) führt indes zu wieder ansteigenden Kosten je gelösten Schutzfall bei einer Zunahme der verbleibenden Schutzfälle am Tag und in der Nacht. Lediglich die untersuchte Variante 5 (3,5 m hohe Lärmschutzwand) führt zu annähernd gleichen Kosten je gelösten Schutzfall wie die antragsgegenständliche Variante 6 bei einer gleichzeitig sogar größeren Anzahl gelöster Schutzfälle.

Bei der Variante 5 verbleiben am Tag noch lediglich 4 ungelöste Schutzfälle bei insgesamt 96% gelösten Schutzfällen. In der Nacht verbleiben 153 ungelöste Schutzfälle bei insgesamt 82% gelösten Schutzfällen. Mit einer durchgehend 3,5 m hohen Lärmschutzwand können gegenüber der beantragten Höhe von 3,0 m somit am Tag 4 weitere und in der Nacht nochmals 37 Schutzfälle mehr gelöst werden. Die Kosten bei der Variante 5 steigen gegenüber den Kosten bei der antragsgegenständlichen Variante 6 aber immerhin um ca. 198 € je gelösten Schutzfall.

Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Zusammenhang aber auch die Verhältnismäßigkeit geprüft, wenn diese südliche Lärmschutzwand nur teilweise, d.h. im Bereich von km 1,000 bis km 1,600 um 0,5 m auf 3,5 m (Variante 5 a) erhöht wird. Diese Variante unterscheidet sich von der Variante 5 dahingehend, dass die Lärmschutzwand nicht vollständig erhöht wird, sondern nur in einem Teilbereich. Dies erscheint hier sinnvoll, da von km 1,000 bis km 1,600 der größte Effekt mit einer Erhöhung dieser Lärmschutzwand erzielt werden kann. Ein Vergleich der Variante 5 a mit der Variante 5 ergibt nämlich eine deutliche Kostenminderung, wobei bei der Variante 5 a lediglich 1 Schutzfall am Tag und 2 Schutzfälle in der Nacht weniger gelöst werden.

Im Vergleich zur antragsgegenständlichen Variante 6 kann die Variante 5 a am Tag also 3 weitere Schutzfälle und in der Nacht 35 weitere Schutzfälle lösen. Da hiermit die Kosten je gelösten Schutzfall bei der Variante 5 a gegenüber der Variante 6 noch um ca. 10 € günstiger sind, stellt sich die Variante 5 a insofern sogar noch als

kosten-verhältnismäßiger als die antragsgegenständliche Variante 6 dar. Die Variante 5 a ist somit auch hinsichtlich des höheren Gesamtkostenaufwands nicht als unverhältnismäßig anzusehen. Auch dem Vorrang des aktiven gegenüber dem passiven Schallschutz trägt diese Variante 5 a vermehrt Rechnung.

Die Planfeststellungsbehörde sieht daher eine südliche Lärmschutzwand im Bereich von km 1,000 bis km 1,600 (Strecke 5723) mit einer Höhe von 3,5 m statt 3,0 m und im Bereich von km 1,600 bis km 1,800 (Strecke 5723) mit einer Höhe von 3,0 m durchaus als gerechtfertigt und noch verhältnismäßig an. Die Planfeststellungsbehörde erhöht daher die von der Vorhabenträgerin südlich der Bahn vorgesehene Lärmschutzwand im Bereich von km 1,000 bis km 1,600 um 0,5 m von 3,0 m auf 3,5 m (s. Verfügender Teil Ziffer 4.3.2.1.2).

Auch unter Berücksichtigung sonstiger in die Abwägung mit der Höhe der Lärmschutzwand einzustellenden Belange wie eine Vorbelastung durch den zu ändernden Schienenweg, eine mögliche Verschattung oder gestörte Sichtbeziehung durch bauliche Lärmschutzanlagen größerer Höhe und/oder Belange der Landschaftspflege und des Ortsbildes kommt die Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis.

Diese Belange haben gegenüber dem Schutz der Anwohner vor Lärm ein geringeres Gewicht.

Das Ortsbild der Stadt Mühldorf wird durch die teilweise Erhöhung der Lärmschutzwand von 3,0 m auf 3,5 m nicht erheblich beeinträchtigt.

Die Vorhabenträgerin hat die Gestaltung der Lärmschutzwände (insbesondere mit transparenten Elementen) im Bereich Mühldorf für den Planungsabschnitt 02 im Anhörungsverfahren mit der Stadt Mühldorf für eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand südlich der Bahn einvernehmlich abgestimmt (s. Ziffer B.4.5.1.2 dieses Beschlusses). Daher ist durch die Planfeststellungsbehörde nur noch eine Abwägung zwischen der teilweisen Erhöhung der südlichen Lärmschutzwand um 0,5 m und dem Ortsbild der Stadt Mühldorf vorzunehmen.

Die zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Mühldorf für die beantragte Lärmschutzwand-Höhe von 3,0 m abgestimmte Gestaltung ist in der Anlage 7.11.2 A dargestellt (transparente Elemente für die obersten 0,5 m der Lärmschutzwand im Bereich von km 1,000 – 1,153; Begrünung der Lärmschutzwand zwischen km 1,148

bis 1,197 und von km 1,450 – 1,481). Die vorgesehene Gestaltung ist auch mit einer um 0,5 m höheren Lärmschutzwand durchführbar.

Insbesondere ist durch die teilweise um 0,5 m höhere Lärmschutzwand eine Verletzung des in den Schutzbereich der Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 GG) fallenden Selbstgestaltungsrechts der Stadt Mühldorf nicht ersichtlich, d.h. durch diese Erhöhung der südlichen Lärmschutzwand wird das Ortsbild der Stadt Mühldorf nicht verunstaltet.

Das Selbstgestaltungsrecht einer Gemeinde ist nur dann verletzt, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen wird, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. BVerwG vom 15.04.1999, NVwZ-RR 1999, 554). Weiter kommt es in städtebaulicher Hinsicht bezogen auf das Ortsbild nicht nur auf die nähere Umgebung an, sondern es müssen größere Teile des Gemeindegebiets betrachtet werden. Entscheidend ist, ob sich das Vorhaben in diese weite Umgebung einpasst.

Diese teilweise erhöhte südliche Lärmschutzwand prägt das Ortsbild der Stadt Mühldorf nicht entscheidend und wirkt nicht nachhaltig auf das Stadtgebiet und die Entwicklung der Stadt Mühldorf ein.

Die teilweise erhöhte Lärmschutzwand wird in der Nähe der ausgebauten Eisenbahnstrecke errichtet und entfaltet eine eher kleinräumige Wirkung. Sie verstärkt zwar die bisher bereits von den Eisenbahnstrecken ausgehende Trennwirkung. Diese Verstärkung ist jedoch nicht derart, dass eine nachhaltige Einwirkung auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Stadt Mühldorf die Folge ist. Sie entfaltet keine Fernwirkung dergestalt, dass sie in der weiteren Umgebung noch wahrnehmbar sind. Aufgrund der in diesem Bereich vorhandenen Wohnbebauung entlang der Eisenbahnstrecke mit Gärten und abschirmendem Baumbestand, ist die Lärmschutzwand kaum ersichtlich. Ihre Wahrnehmung nimmt mit zunehmender Entfernung ab.

Die Verstärkung der Trennwirkung ist unvermeidbar. Die Lärmschutzwand ist zum Schutz der Bevölkerung zwingend erforderlich. Die Verstärkung der optischen Trennwirkung wird durch die vorgesehene Gestaltung sehr stark abgemildert, kann aber aufgrund der gesetzlich notwendigen Schallschutzmaßnahmen nicht gänzlich verhindert werden. Die Gestaltung passt sich in die vorhandene nähere Umgebung ein.

Diese Lärmschutzwand wird in Ost-West-Richtung verlaufend südlich der Gleisanlagen errichtet. Aufgrund dieser Exposition ist mit einer Verschattung der angrenzenden Bebauung nicht zu rechnen.

Schließlich bestehen keine grundsätzlichen Bedenken der Planfeststellungsbehörde gegen die zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Mühldorf abgestimmte transparente Gestaltung des obersten Elementes dieser südlichen Lärmschutzwand im Bereich von Bahn-km 1,000 bis 1,153. Negative Auswirkungen (z.B. aus Schallreflexionen) durch das transparente Element auf die gegenüberliegende Seite sind hier auszuschließen. Durch die schienenseitige hochabsorbierende Ausführung der Lärmschutzwände wird die Schallabstrahlung durch (mehrfache) Reflexionen zwischen Wand und Wagenkasten des vorbeifahrenden Zuges wirkungsvoll gedämpft, so dass Lärmpegelerhöhungen durch Reflexionen auf die der Wand gegenüberliegende Bebauung nicht auftreten werden.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens für den Planungsabschnitt 01 für die nördliche Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m (km 0,650 – 1,000, Strecke 5723) und für die gegenüberliegende südliche Lärmschutzwand (km 0,230 – 1,000, Strecke 5723) mit einer Höhe von 3,0 m untersucht, ob in diesem Fall bei einer transparenten Gestaltung des jeweils obersten 0,5 m-Elementes der Lärmschutzwand Reflexionen auftreten können. Dies war auch unter dem Aspekt der unterschiedlichen Lärmschutzwandhöhen auf der nördlichen und südlichen Seite nicht der Fall.

Dieses Ergebnis kann auch auf den Planungsabschnitt 02 übertragen werden, da es sich hier um die weitergeführte gleiche Wandkombination handelt. Auf der nördlichen Seite der Eisenbahnstrecke ist ebenfalls im Bereich von km 1,000 – 1,156 eine Lärmschutzwand mit transparenten Lärmschutzwandelementen in Höhe von 0,5 m geplant. Lärmpegelerhöhungen durch Reflexionen im Bereich der vorzusehenden transparenten Elemente sind also auch hier auszuschließen. Da die Planfeststellungsbehörde die genannten Lärmschutzwände jeweils noch um 0,5 m erhöht hat, können aufgrund der zusätzlichen Höhe des hochabsorbierenden Wandanteils im Umkehrschluss erst Recht keine lärm erhöhenden Reflexionen durch die transparente Gestaltung des obersten Elementes in der Lärmschutzwand im Bereich der Wohnbebauung auftreten.

Im Brückenbereich der Eisenbahnüberführung „Töginger Straße“ hat die Planfeststellungsbehörde die transparenten Elemente im oberen Bereich auf 1,0 m ähnlich der Gestaltung im Planungsabschnitt 01 bei der Eisenbahnüberführung „Innere Neumarkter Straße“ erhöht. Nach Aussage der Vorhabenträgerin sind auch hier lärm erhöhende Reflexionen an den benachbarten Gebäuden auszuschließen. Dies ist auch nachzuvollziehen, da sich die zusätzlichen transparenten Elemente nur auf den kurzen Brückenbereich beschränken und sich im unmittelbaren Straßenkreuzungsbereich keine Gebäude befinden (können).

B.4.6.2.4.3 Lärmschutz im Bereich der Gemeinde Polling (Ortsteil Ehring)

Im Planungsabschnitt PA 02 (Bahn-km 1,000 – 8,000 (Strecke 5723)) befindet sich im Bereich der Gemeinde Polling, Ortsteil Ehring, südwestlich bzw. westlich der Eisenbahnstrecke überwiegend Wohnbebauung.

Die Vorhabenträgerin hat ihre schalltechnische Untersuchung entsprechend der o.g. Vorgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) aufgebaut.

Die von der Vorhabenträgerin in der schalltechnischen Untersuchung für den Ortsteil Ehring vorgenommene Gebietseinstufung als Mischgebiet ist nicht zu beanstanden.

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergeben sich die Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sofern keine solchen Festsetzungen vorhanden sind, sind die Gebiete nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 S. 2 Halbsatz 2 der 16. BImSchV). Bauliche Anlagen im Außenbereich sind nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 S. 2 Halbsatz 2 der 16. BImSchV).

Im vorliegenden Fall existiert für die Bebauung im hier maßgebenden Bereich (u.a. Bahnhofstraße und Lechstraße im Ortsteil Ehring der Gemeinde Polling) kein Bebauungsplan, sondern nur ein Flächennutzungsplan. Im Flächennutzungsplan ist hier ein Mischgebiet ausgewiesen. Sofern kein Bebauungsplan vorhanden ist, kann für die Gebietseinstufung durchaus auf den Flächennutzungsplan zurückgegriffen werden. Hiergegen bestehen keine Bedenken. Das hier maßgebliche Gebiet wird

darüber hinaus vom Bauamt der Verwaltungsgemeinschaft Polling aufgrund der bestehenden Außenbereichssatzung nach § 35 Abs. 6 BauGB baurechtlich als Außenbereich eingestuft. Bauliche Anlagen im Außenbereich werden entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV beurteilt. Die bestehende Wohnbebauung in der Bahnhofs- und Lechstraße ist aufgrund der Außenbereichssatzung erlaubt. Eine Einstufung des Gebietes der Vorhabenträgerin entsprechend § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV als Mischgebiet, ist daher nicht zu beanstanden. Für die rechtliche Einstufung des Gebietscharakters ist es unerheblich, dass dieser Ortsteil faktisch durch eine Wohnbebauung geprägt ist, denn im Außenbereich kann eine höherwertige Gebietseinstufung als die eines „Mischgebietes“ nur bei einer tatsächlichen Schutzbedürftigkeit gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV (Sondergebiet, z.B. Krankenhaus o.ä.) angezeigt sein. Außerdem ist dieses Gebiet durch Lärmimmissionen der Bundesstraße B 12 und die bestehende Bahnstrecke stark vorbelastet.

Einwendungen, die sich gegen die Gebietseinstufung als Mischgebiet aussprechen, sind daher zurückzuweisen.

Das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht auf der westlichen Seite der Bahn im Bereich der Bahn-km 3,200 – 4,000 (Strecke 5723) eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,0 m (Variante 6) vor. In diesem Bereich befinden sich 70 Schutzfälle, die Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nur im Nachtzeitraum aufweisen.

Mit einer Lärmschutzwand in Höhe von 2,0 m können bis auf 7 Schutzfälle, d.h. an 90% der Gebäude im schalltechnischen Auswirkungsbereich der antragsgegenständlichen Baumaßnahme die einschlägigen gesetzlichen Grenzwerte für die Nacht eingehalten werden. Für die verbleibenden 7 Schutzfälle, in denen die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht nicht eingehalten werden können, besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Dieses Lärmschutzkonzept (Variante 6) stellt unter den insgesamt 5 untersuchten Lärmschutzvarianten mit Außenwand die optimale Variante dar, weil sie die geringsten Kosten je gelösten Schutzfall aufweist.

Mit einem Lärmschutzwandkonzept (Variante 5) von 2,0 m (Bereich km 3,200 – 3,500), von 3,0 m (Bereich km 3,500 – 3,800) und 2,0 m (Bereich km 3,800 – 4,000) können zwar die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die Nacht an allen Ge-

bäuden eingehalten werden, so dass kein ungelöster Schutzfall verbleibt. Ein solches Konzept würde jedoch gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 6 Mehrkosten in Höhe von ca. 3.022 € je gelösten Schutzfall verursachen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Lärmschutzkonzept in der Gemeindet Polling, Ortsteil Ehring, als gerechtfertigt und verhältnismäßig an. Eine z.B. auch nur teilweise Erhöhung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Lärmschutzwände ist nicht erforderlich.

Auch unter Berücksichtigung sonstiger in die Abwägung mit der Höhe der Lärmschutzwand einzustellenden Belange wie die hier bestehende hohe Vorbelastung durch den zu ändernden Schienenweg, eine mögliche Verschattung oder gestörte Sichtbeziehung durch bauliche Lärmschutzanlagen größerer Höhe und/oder Belange der Landschaftspflege und des Ortsbildes kommt die Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis.

Diese Belange haben gegenüber dem Schutz der Anwohner vor Lärm ein geringeres Gewicht.

B.4.6.2.4.4 Lärmschutz im Bereich des Markt Tüßling

Entscheidung zum Lärmschutzkonzept westlich der Bahn (Bahn-km 7,300 – 8,130, Strecke 5723)

Im Planungsabschnitt PA 02 (Bahn-km 1,000 – 8,000 (Strecke 5723)) befindet sich im Bereich des Markt Tüßling westlich der Eisenbahnstrecke (Bahn-km 7,300 – 8,130) ein allgemeines Wohngebiet.

Die Vorhabenträgerin hat ihre schalltechnische Untersuchung entsprechend der o.g. Vorgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) aufgebaut.

Das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht auf der westlichen Seite der Bahn im Bereich der Bahn-km 7,300 – 8,130 (Strecke 5723) eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m vor.

Mit diesem Lärmschutzkonzept können bis auf 7 Schutzfälle, d.h. an 92% der Gebäude im schalltechnischen Auswirkungsbereich der antragsgegenständlichen Baumaßnahme die einschlägigen gesetzlichen Grenzwerte für den Tag eingehalten

werden. In der Nacht können mit diesem Konzept in 52% der Schutzfälle die einschlägigen Nacht-Grenzwerte eingehalten werden. Es verbleiben jedoch 179 Schutzfälle, in denen die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht nicht eingehalten werden können. Für diese Schutzfälle besteht dann ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Dieses Lärmschutzkonzept (Variante 5) stellt unter den insgesamt 6 untersuchten Lärmschutzvarianten mit Außenwand grundsätzlich die optimale Variante dar, weil sie die geringsten Kosten je gelösten Schutzfall aufweist.

Höhere Wände (Variante 2 bis 4) reduzieren zwar die verbleibenden Schutzfälle, führen jedoch zu gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 5 zu einem deutlichen Anstieg der Kosten je gelösten Schutzfall. Die gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 5 reduzierte Wandhöhe (Variante 6) führt sogar zu wieder ansteigenden Kosten je gelösten Schutzfall bei einer Zunahme der verbleibenden Schutzfälle.

Die Planfeststellungsbehörde sieht das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Lärmschutzkonzept westlich in der Gemeinde Markt Tüßling als gerechtfertigt und verhältnismäßig an. Eine teilweise Erhöhung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Lärmschutzwände ist nicht erforderlich.

Auch unter Berücksichtigung sonstiger in die Abwägung mit der Höhe der Lärmschutzwand einzustellenden Belange wie die hier bestehende hohe Vorbelastung durch den zu ändernden Schienenweg, eine mögliche Verschattung oder gestörte Sichtbeziehung durch bauliche Lärmschutzanlagen größerer Höhe und/oder Belange der Landschaftspflege und des Ortsbildes kommt die Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis.

Diese Belange haben gegenüber dem Schutz der Anwohner vor Lärm ein geringeres Gewicht.

Zu den Auswirkungen auf das Ortsbild der Gemeinde Markt Tüßling wird auf die Ziffer B.4.5.3.2 verwiesen.

Des Weiteren ist auch eine unzumutbare Verschattungswirkung der angrenzenden Wohnbebauung durch die westliche Lärmschutzwand nicht erkennbar.

Das dieser Lärmschutzwand am nächsten gelegene Wohngebäude (Gartenstraße 11/11a) befindet sich ca. 8,70 m zur geplanten Lärmschutzwand. Zu den Berech-

nungszeitpunkten 21.12. und 17.01. (10 Uhr) wird die Ostfassade im Bereich des Erdgeschosses unterhalb des Fensterbandes verschattet. Die Auswirkungen der Verschattung beziehen sich zu diesen Zeitpunkten nur auf die Morgenstunden. Keine Verschattungswirkung tritt auf der Ostfassade des Gebäudes zu den Berechnungszeitpunkten 21.03. und 21.06. auf. Zu diesen Zeitpunkten wird lediglich ein schmaler Gartenstreifen auf der Ostseite durch eine Verschattung am Vormittag betroffen.

Entscheidung zum Lärmschutzkonzept östlich der Bahn (Bahn-km 6,880 – 7,500, Strecke 5723)

Im Planungsabschnitt PA 02 (Bahn-km 1,000 – 8,000 (Strecke 5723)) ist der Bereich des Marktes Tüßling östlich der Eisenbahnstrecke (Bahn-km 6,880 – 7,500) durch ein Mischgebiet mit Wohnungen im Nahbereich des Bahnhofs Tüßling und einem großen Wohngebiet etwas weiter von der Eisenbahnstrecke entfernt geprägt.

Die Vorhabenträgerin hat ihre schalltechnische Untersuchung entsprechend der o.g. Vorgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) aufgebaut.

Das Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin sieht auf der östlichen Seite der Bahn im Bereich der Bahn-km 6,880 – 7,500 (Strecke 5723) eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m vor.

Mit diesem Lärmschutzkonzept können an allen Gebäuden im schalltechnischen Auswirkungsbereich der antragsgegenständlichen Baumaßnahme die einschlägigen gesetzlichen Grenzwerte für den Tag eingehalten werden. In der Nacht können mit diesem Konzept in 72% der Schutzfälle die einschlägigen Nacht-Grenzwerte eingehalten werden. Es verbleiben jedoch 54 Schutzfälle, in denen die einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht nicht eingehalten werden können. Für diese Schutzfälle besteht dann ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

Dieses Lärmschutzkonzept (Variante 5) stellt unter den insgesamt 6 untersuchten Lärmschutzvarianten mit Außenwand grundsätzlich die optimale Variante dar, weil sie die geringsten Kosten je gelösten Schutzfall aufweist.

Höhere Wände (Variante 2 bis 4) reduzieren zwar die verbleibenden Schutzfälle, führen jedoch zu gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 5 zu einem

deutlichen Anstieg der Kosten je gelösten Schutzfall. Die gegenüber der antragsgegenständlichen Variante 5 reduzierte Wandhöhe (Variante 6) führt sogar zu wieder ansteigenden Kosten je gelösten Schutzfall bei einer Zunahme der verbleibenden Schutzfälle.

Die Planfeststellungsbehörde sieht das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Lärmschutzkonzept östlich der Bahn in der Gemeinde Markt Tüßling als gerechtfertigt und verhältnismäßig an. Eine z.B. auch nur teilweise Erhöhung der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Lärmschutzwände ist nicht erforderlich.

Auch unter Berücksichtigung sonstiger in die Abwägung mit der Höhe der Lärmschutzwand einzustellenden Belange wie die hier bestehende hohe Vorbelastung durch den zu ändernden Schienenweg, eine mögliche Verschattung oder gestörte Sichtbeziehung durch bauliche Lärmschutzanlagen größerer Höhe und/oder Belange der Landschaftspflege und des Ortsbildes kommt die Planfeststellungsbehörde zu keinem anderen Ergebnis.

Diese Belange haben gegenüber dem Schutz der Anwohner vor Lärm ein geringeres Gewicht.

Zu den Auswirkungen auf das Ortsbild der Gemeinde Markt Tüßling wird auf die Ziffer B.4.5.3.2 verwiesen.

Das zur östlichen Lärmschutzwand nächstgelegene Gebäude befindet sich in ca. 45 m Entfernung (Kellerstraße 14). Aufgrund dieses Abstands zur geplanten Lärmschutzwand ist eine Verschattung sicher auszuschließen.

B.4.6.2.5 Einwendungen zum Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin

B.4.6.2.5.1 Landratsamt Altötting

Das Landratsamt Altötting wendet hinsichtlich der von der Vorhabenträgerin erstellten schalltechnischen Untersuchung ein, dass eine Bestätigung der Einstufung der Schutzbedürftigkeit durch das zuständige Bauamt der betroffenen Gemeinden nicht erwähnt sei bzw. nicht vorliege. Weiterhin sollten die Kosten der Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Ein Abwägungsprozess (z.B. Anzahl der betroffenen Gebäude) sowie die Einbindung Betroffener seien nicht ersichtlich. Die Plausibilität der dargestellten Kostensituation könne nicht beurteilt

werden. Des Weiteren weise der Lageplan zum Schallschutz (km 7,37 – km 8,32, Strecke 5723) im Bereich nach km 7,806 keine passiven Schallschutzmaßnahmen auf. Dies sei aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar. Schließlich lägen derzeit noch keine konkreten Informationen zur Abschätzung der baubedingten Emissionen vor. Abschätzungen wiesen auf gesundheitsschädliche Werte über eine längere Dauer hin. Die Nachtruhe sei nicht explizit erwähnt. Damit fehlten entscheidungsrelevante Sachverhalte, die Vollständigkeit der Unterlagen sei mithin zweifelhaft.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendungen geprüft. Sie sind insgesamt zurückzuweisen.

Die Vorhabenträgerin hat die Einstufung der Schutzbedürftigkeit im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung aufgrund der jeweils gültigen Flächennutzungs- und Bauleitplanung der vom Ausbau betroffenen Gemeinden sowie durch gutachterliche Einschätzung vor Ort vorgenommen. Im Nachgang zum Anhörungsverfahren hat die Vorhabenträgerin aufgrund von Einwendungen im Anhörungsverfahren die 6. Flächennutzungsplanänderung des Marktes Tüßling (Umqualifizierung des Bereichs „Sägmeister“ von einem Gewerbegebiet in ein Mischgebiet, welches die Rechtfertigung für den Bebauungsplan „Sägmeister“ darstellt) in den Lageplänen zum Schallschutz berücksichtigt und entsprechende Tekturpläne vorgelegt. Eine geänderte Beurteilung der schalltechnischen Situation hat sich dadurch nicht ergeben (s.a. Ziffer B.4.6.2.5.6).

Weiter hat die Vorhabenträgerin ihr Lärmschutzkonzept anhand der von der Rechtsprechung des BVerwG entwickelten Vorgaben erstellt. Ausführungen hierzu sind in den Abwägungsentscheidungen zum aktiven Schallschutz für die verschiedenen Ortsteile unter Ziffer B.4.6.2.4 enthalten. Die Kosten der Lärmschutzwände richten sich nach den Vorgaben des Kostenermittlungsbuches der DB AG, RiL 808.2010 und sind daher jederzeit nachvollziehbar. Eine mangelnde Plausibilität ist nicht erkennbar. Die Beteiligung der schalltechnisch von dem Ausbau Betroffenen erfolgte im Anhörungsverfahren. Dort hatten die Betroffenen Gelegenheit Einwendungen gegen das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Lärmschutzkonzept vorzubringen. Weitere Beteiligungen bzw. sonstige Beteiligungen außerhalb des gesetzlich vorgesehenen Anhörungsverfahrens sind nicht vorgesehen.

Bei Bahn-km 7,806 endet der für die Beurteilung des Schienenverkehrslärms zu betrachtende Bereich des antragsgegenständlichen Planungs- bzw. Ausbauabschnittes. Abweichend von der rechtlichen Verpflichtung der Vorhabenträgerin den Schienenverkehrslärm im antragsgegenständlichen Planungsabschnitt zu betrachten, hat die Vorhabenträgerin festgelegt, über diesen Planungsabschnitt hinaus, die zukünftig beim weiteren Ausbau der Eisenbahnstrecke bis Garching erforderlich werdende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m bis zur Straßenüberführung der Kreisstraße AÖ 14 zu verlängern. Die Verlängerung der Lärmschutzwand erfolgt seitens der Vorhabenträgerin auf freiwilliger Basis, um bereits jetzt eine Verbesserung der Lärmsituation durch aktiven Lärmschutz zu erzielen. Ein etwaiger Anspruch auf passiven Schallschutz in diesem Bereich würde erst mit dem weiteren Ausbau der Strecke bis Garching entstehen. Diese Vorgehensweise der Vorhabenträgerin begegnet seitens der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken. Die Verlängerung der Lärmschutzwand bis zur Straßenüberführung hat im Gegenteil für die angrenzenden Anwohner eine Verbesserung der Lärmsituation durch aktiven Lärmschutz bereits lang vor dem weiteren Ausbau der Strecke zur Folge.

Schließlich hat die Vorhabenträgerin in der Anlage 14.3 der Planunterlagen eine gutachterliche Abschätzung zu baubedingten Immissionen vorgenommen. Im Planfeststellungsbeschluss sind die baubedingten Immissionen im begründenden Teil in der Ziffer B.4.6.1 behandelt. In den Verfügenden Teil dieses Beschlusses sind unter der Ziffer A.4.3.1 Schutzaufgaben aufgenommen. Eine Unvollständigkeit der Unterlagen – wie vom Landratsamt Altötting vorgetragen – ist damit nicht gegeben.

B.4.6.2.5.2 Bayerische Landesamt für Umwelt:

Das Bayerische Landesamt für Umwelt wendet gegen das von der Vorhabenträgerin vorgesehene Lärmschutzkonzept ein, dass das vom Gesetzgeber gesteckte Schutzziel hier nicht erreicht werden würde. Die Ergebnislisten zeigen trotz geplanter Lärmschutzwände an einer nicht unerheblichen Anzahl von Wohngebäuden hohe Überschreitungen bei den Beurteilungspegeln mit Werten > 60 dB(A), insbesondere nachts auf. Mit den geplanten 2,0 m, 3,0 m und 3,5 m hohen Abschirmanlagen werde lediglich das Niveau wie bei der Lärmsanierung erreicht.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einwendungen und Forderungen geprüft. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass eine über die Entscheidung der Planfeststel-

lungsbehörde noch hinausgehende Ergänzung des Lärmschutzkonzepts nicht erforderlich ist.

Die Vorhabenträgerin hat ihr Lärmschutzkonzept – wie unter Ziffer B.4.6.2.4 beschrieben – entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und der Rechtsprechung des BVerwG erstellt. Dieses Lärmschutzkonzept hat die Planfeststellungsbehörde geprüft. Die nördliche Lärmschutzwand (km 1,000 – 2,298, Strecke 5723) als auch die südliche Lärmschutzwand (Bereich km 1,000 – 1,800, Strecke 5723) im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn hat die Planfeststellungsbehörde teilweise noch um 0,5 m erhöht.

Im Bereich der Gemeinde Polling, Ortsteil Ehring, stellt die 2,0 m hohe Lärmschutzwand westlich der Bahn einen nach § 41 BImSchG verhältnismäßigen Lärmschutz dar. Gleiches gilt für die in der Gemeinde Markt Tüßling vorgesehenen westlich und östlich der Bahn situierten Lärmschutzwände. Damit wird ein ausgewogenes, verhältnismäßiges und dem Vorrang aktiven Lärmschutzes Rechnung tragendes Lärmschutzkonzept planfestgestellt.

Im antragsgegenständlichen Planungsabschnitt werden durch das beantragte Lärmschutzkonzept der Vorhabenträgerin an rund 60% der Gebäude die zugehörigen Immissionsgrenzwerte eingehalten. Mit den vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellten Erhöhungen der aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) können künftig schließlich insgesamt an rund 68% der Gebäude die zugehörigen Immissionsgrenzwerte eingehalten und somit die Immissionskonflikte gelöst werden. Die noch verbleibende größere Zahl an ungelösten Schutzfällen bedingt sich durch die dort vorhandenen örtlichen Gegebenheiten.

In den Abschnitten, in denen sich bauliche Maßnahmen wirksam errichten lassen, sind Lärmschutzwände zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung vorgesehen worden. In den Bereichen, in denen aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten (hier: Wohnen im Außenbereich in Form von Streusiedlungen bzw. einzelnen meist landwirtschaftlichen Anwesen) nicht umgesetzt werden können, besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz.

B.4.6.2.5.3 Regierung von Oberbayern (Sachgebiet 50):

Auch die Regierung von Oberbayern – Sachgebiet 50 – wendet ein, dass die Vorhabenträgerin aufgrund der hohen Anzahl an Gebäuden, an denen trotz des geplan-

ten aktiven Schallschutzes zum Teil massive Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV auftreten und der Tatsache, dass es sich hier um Lärmvorsorge und nicht um Lärmsanierung handelt, ihr geplantes Schallschutzkonzept nochmals zu überdenken habe. Weiter fordert sie eine Gesamtlärbetrachtung von Schiene und Straße.

Eingangs wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.4.6.2.5.2 verwiesen, die hier ebenso gelten.

In der Planfeststellung ist nur dann ein Summenpegel (Gesamtlärbetrachtung) zu beachten, wenn der zu ändernde Verkehrsweg in Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege (z.B. Straße) insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die zu einer Gesundheitsgefährdung oder zu einem Eingriff in die Substanz des Eigentums führt. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 GG enthaltenen Gewährleistungen.

An den schalltechnisch relevanten Kreuzungspunkten, d.h. da, wo die schutzbedürftige Bebauung in unmittelbarer Nähe der Hauptverkehrsstraßen (Töginger Straße in Mühldorf, Kreisstraße AÖ 12 (Bahnhofstraße) in Tüßling) mit der Ausbaustrecke vorhanden ist, werden zukünftig an der Schiene aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen. Daher kommt es zukünftig an den Knotenpunkten zu einer Verbesserung der vorhandenen Schallimmissionssituation aus dem Summenpegel Straße / Schiene. Die Vorhabenträgerin hat zu dem zugesagt, dass die nördliche Lärmschutzwand im Bereich von km 1,000 – 2,298 (Strecke 5723) in der Stadt Mühldorf am Inn im oberen Bereich auch straßenseitig hochabsorbierend ausgebildet wird. Die Planung hat sie entsprechend angepasst (Anlage 7.11.2 A). Die hochabsorbierende Ausbildung dieser Lärmschutzwand ist in Ziffer A.4.3.2.1.3 festgesetzt, wobei aufgrund der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Erhöhung der Lärmschutzwand um 0,5 m die straßenseitig hochabsorbierende Ausführung auch auf diesen hinsichtlich der Reflexionen aus Straßenverkehr maßgeblichen oberen Bereich erweitert werden muss.

Im Bereich des Kreuzungspunktes (Kreisstraße AÖ 12 (Bahnhofstraße)) in Tüßling ist das nächstgelegene Gebäude vom Kreuzungspunkt ca. 145 m entfernt. Der von der Vorhabenträgerin errechnete Summenpegel von 61/55 dB(A) erreicht die eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) nicht.

B.4.6.2.5.4 Verlängerung der östlichen Lärmschutzwand in der Gemeinde Markt Tüßling an beiden Enden

Einige private Einwender sowie die Gemeinde Markt Tüßling fordern zum einen eine Verlängerung der östlichen Lärmschutzwand (in Richtung Burghausen) über km 7,500 hinaus bis km 7,760, da sich die Baumaßnahme bis dorthin erstreckt.

Zum anderen fordern sie die Verlängerung der östlichen Lärmschutzwand vom Bahnhof Tüßling Richtung Mühldorf bis zum „Weidinger Wald“. Entlang dieses Bereiches befindet sich zwar ein Gewerbegebiet, in dem allerdings eine Wohnbebauung für die Grundeigentümer zugelassen und auch bereits vorhanden sei.

Verlängerung der Lärmschutzwand bis km 7,760 (Richtung „BÜ Sägmeister“):

Die Verlängerung der Lärmschutzwand bis km 7,760 stellt sich als unverhältnismäßig dar.

Wie bereits unter der Ziffer B.4.6.2.4.4 (Entscheidung zum Lärmschutzkonzept östlich der Bahn) dargestellt, ist die östliche Lärmschutzwand das Ergebnis einer Schutzfallbetrachtung und Verhältnismäßigkeitsprüfung. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m über SO auf einer Länge von 300 m entlang überwiegend gewerblich genutzter Flächen an der Bahnstrecke Richtung Burghausen (Strecke 5725) würde zum Einhalten der maßgebenden Nachtgrenzwerte, die an 10 Gebäuden im Wohngebiet am Lilienweg sowie an 2 Gebäuden im Mischgebiet an der Vormarktstraße überschritten werden, führen. Für die Lärmschutzwandverlängerung würden zusätzliche Kosten in Höhe von 480.000 € anfallen, gegenüber der planfestgestellten Lösung aber lediglich 12 zusätzliche Schutzfälle gelöst. Die hohen Kosten für die Lärmschutzwandverlängerung sind gegenüber den damit nur noch zusätzlich zu lösenden 12 Schutzfällen unverhältnismäßig hoch. Die ohne die Lärmschutzwandverlängerung zu lösenden 12 Schutzfälle haben aber einen Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Da die Lärmschutzwandverlängerung unverhältnismäßig ist, ist diese Einwendung zurückzuweisen.

Verlängerung der Lärmschutzwand ab Bahnhof Tüßling bis zum „Weidinger Wald“:

In diesem Bereich befindet sich ein Gewerbegebiet, in welchem Betriebsleiterwohnungen zugelassen sind. Bei der Beurteilung der Schutzwürdigkeit dieses Gebietes sind die Immissionsgrenzwerte für Gewerbegebiete maßgebend, auch wenn darin

Betriebsleiterwohnungen zugelassen sind. Die Schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin hat ergeben, dass in diesem Gebiet keine Grenzwertüberschreitungen auftreten, so dass ein Anspruch auf Schallschutz nicht besteht. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand vom Bahnhof Tüßling Richtung Mühldorf („Weidinger Forst“) ist damit nicht erforderlich.

Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

B.4.6.2.5.5 Verwendung von Schienenstegdämpfern

Die Möglichkeit „Schienenstegdämpfung“ (z.B. STRAILastic_A) war von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Erstellung des Lärmschutzkonzeptes nicht zu berücksichtigen.

Bei der Schienenstegdämpfung handelt es sich um eine sog. innovative Schallschutzmaßnahme, die den entstehenden Lärm direkt an der Quelle, d.h. an der Kontaktfläche zwischen Schiene und Rad, dämpfen soll. Diese innovative Schallschutzmaßnahme befindet sich derzeit in der Betriebserprobung. Die Schutzwirkung der Schienenstegdämpfung kann mit der derzeit geltenden Schall 03 (Ausgabe 1990) nicht sachgerecht abgebildet werden. Weiter besitzt die Schienenstegdämpfung noch keine akustische Zulassung. So lange eine solche Zulassung noch nicht vorliegt und eine Abbildbarkeit im Rahmen der Schall 03 nicht gewährleistet ist, kann die Schienenstegdämpfung im Rahmen der nach den §§ 41ff BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV erforderlichen Lärmvorsorge nicht als Alternative zu aktiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände /-wälle) verwendet werden.

B.4.6.2.5.6 Lärmschutz für das Gebiet „Sägmeister“

Das Gebiet „Sägmeister“ in der Gemeinde Markt Tüßling wurde im Schalltechnischen Gutachten fälschlicherweise vollständig als Gewerbegebiet und nicht teilweise als Mischgebiet ausgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat die Gebietsausweisung in den Planunterlagen nach dem Erörterungstermin korrigiert. Eine Änderung der schalltechnischen Beurteilung des Gebietes „Sägmeister“, insbesondere Lärmschutz ergibt sich hieraus aber nicht. In dem als Mischgebiet ausgewiesenen Gebietsteil kommt es durch den zweigleisigen Ausbau auch nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde nicht zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für

Mischgebiete. Diese Immissionsgrenzwerte werden an den maßgeblichen Immissionsorten eingehalten. Ein Anspruch auf Lärmschutz ist daher nicht gegeben.

B.4.6.2.5.7 Beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand im Bereich der nördlichen Lärmschutzwand (km 1,000 – 2,298, Strecke 5723)

Die Vorhabenträgerin bildet die nördliche Lärmschutzwand im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn (km 1,000 – 2,298, Strecke 5723) teilweise beidseitig hochabsorbierend aus. Auf die Nebenbestimmung in Ziffer A.4.3.2.1.3 wird verwiesen. Dort sind die auch straßenseitig auszubildenden hochabsorbierenden Bereiche festgelegt, wobei aufgrund der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Erhöhung der Lärmschutzwand um 0,5 m die hochabsorbierende Ausführung auch auf diesen hinsichtlich der Reflexionen aus Straßenverkehr maßgeblichen oberen Bereich erweitert werden muss.

B.4.6.2.5.8 Anwendung der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Im Erörterungstermin haben Einwender darauf verwiesen, dass die Vorhabenträgerin nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), vor allem aber nach der Lärmschutzrichtlinie der EU verpflichtet sei, mit diesem Bauvorhaben im Regelbetrieb die Lärmschutzgrenzwerte einzuhalten.

Diese Einwendung wird durch die Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen. Ansprüche auf Lärmschutz werden in eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren durch die gesetzlichen Regelungen der §§ 41 – 43 BImSchG i.V.m. der 16. und 24. BImSchV abschließend und ausreichend geregelt.

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (nicht Lärmschutzrichtlinie) hat dagegen eine andere Zielsetzung. Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist es u.a., den Lärm aus verschiedenen Lärmquellen (Straße, Schiene, Luftverkehr) zu kartieren. Die Erstellung der Lärmkarten hat in zwei Stufen zu erfolgen. In einer 1. Stufe sind für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern und u.a. für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr Lärmkarten bis zum 30. Juni 2007 zu erstellen. In einer 2. Stufe werden für Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie u.a. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr Lärmkarten erstellt.

Die Lärmkarten dienen als Grundlage für die Erstellung einer Lärmaktionsplanung. Die Umgebungslärmrichtlinie gibt jedoch keinen (Rechts-)Anspruch auf Umsetzung bestimmter Lärmschutzmaßnahmen.

B.4.6.2.5.9 Anwendung des Schienenbonus

Im Anhörungsverfahren wurden von verschiedenen Einwendern die Forderung über die Nichtanwendung des Schienenbonus bzw. eine Neuberechnung der Schallimmissionen ohne Ansatz des Schienenbonus gestellt.

Diese Forderung wird von der Planfeststellungsbehörde als unbegründet zurückgewiesen. Die Anwendung des Schienenbonus in schalltechnischen Berechnungen im Rahmen von eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren entspricht der derzeitigen Rechtslage.

Erst das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 regelt in Artikel 1 einen Entfall des Schienenbonus ab dem 01.01.2015. Das bedeutet, dass ab dem 01.01.2015 der Schienenbonus (Abschlag von 5 dB(A)) nicht mehr anzuwenden ist, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Vor diesem Zeitpunkt kann der Schienenbonus damit noch rechtmäßig in Ansatz gebracht werden.

B.4.6.2.5.10 Reduzierung der Ausbaugeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen

Die Ausbaugeschwindigkeit von 160 km/h sowie der zweigleisige Ausbau der ABS 38 sind als Streckenausbauziel im Bundesverkehrswegeplan als auch in der Anlage 4 der Bedarfsplanüberprüfung zum Bundesverkehrswegeplan enthalten. Diese gesetzliche Bedarfsplanvorgabe ist für die Planfeststellungsbehörde bindend (s. Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer B.4.1). Lärmschutz wird in Planfeststellungsverfahren entsprechend der gesetzlichen Regelungen der §§ 41 – 43 BImSchG i.V.m. der 16. und 24. BImSchV abschließend und ausreichend geregelt. Darüber hinausgehende oder zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einer Eisenbahnstrecke sind – anders als im Straßenbereich – hier gesetzlich nicht vorgesehen. Eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung oder -reduzierung würde

auch regelmäßig der Planrechtfertigung einer Ausbaustrecke, die ja in der Regel auf eine Kapazitäts- und Geschwindigkeitserhöhung zielt, widersprechen.

B.4.6.2.6 Zusammenfassung

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung der Planfeststellungsbehörde hat – zusammengefasst – folgendes ergeben:

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden allesamt planfestgestellt; die erforderlichen Kosten stehen in Verhältnis zum Schutzzweck dieser Maßnahmen. Gleiches gilt für die von der Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin aufgegebenen zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Dabei sind die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglichst frühzeitig, spätestens aber unmittelbar nach Abschluss der Baumaßnahmen am Verkehrsweg (Trassenbaumaßnahmen) zu errichten, d.h. bis zu dem Zeitpunkt, an dem die „schienenseitigen Voraussetzungen“ zur theoretischen Abwicklung des prognostizierten Verkehrskonzepts im jeweiligen Baubereich erfüllt sind.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt ist grundsätzlich der Schutz der Nachbarschaft vor dem von dem geänderten Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm sicherzustellen. Dies kommt z.B. insbesondere bei an die Bebauung heranrückenden Gleisen zum Tragen. Unabhängig davon, ob die – lediglich zur adäquaten Bemessung des Lärmschutzkonzepts – herangezogenen Verkehrsprognosedaten möglicherweise erst zur sogenannten Inbetriebnahme der gesamten Ausbaustrecke oder in der Regel erst noch später abgewickelt werden, ist es somit sachgerecht, die Errichtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen mit dem Abschluss der zugehörigen Ausbauarbeiten an der Gleistrasse umzusetzen.

Wenn eine noch frühzeitigere Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen für die Nachbarschaft z.B. im Hinblick auf den Baulärm auch wünschenswert ist, kann dies aus Gründen der Baulogistik nicht regelmäßig umgesetzt und damit der Vorhabenträgerin nicht zwingend aufgegeben werden.

Darüber hinausgehende geforderte aktive Lärmschutzmaßnahmen sind von ihrem Schutzzweck im oben beschriebenen Sinne her nicht verhältnismäßig gegenüber dem erforderlichen Aufwand. Dabei ist hinsichtlich des Schutzzwecks ergänzend zu

beachten, dass durch die bestehende Strecke seit langem bereits erhebliche Vorbelastungen verursacht werden, welche die Immissionsgrenzwerte zum Teil erheblich überschreiten. Diese Situation wird durch die nunmehr vorgesehenen Maßnahmen insgesamt entscheidend verbessert.

B.4.6.2.7 Passiver Schallschutz

Mit den vorgesehenen und den durch diesen Beschluss planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist in Teilbereichen der Ortslage der Stadt Mühldorf am Inn, der Gemeinde Polling (Ortsteil Ehring) sowie in der Ortslage des Marktes Tüßling eine Überschreitung der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV nicht vollständig zu vermeiden, so dass für die betreffende Wohnbebauung ein grundsätzlicher Anspruch auf passiven Lärmschutz entsteht.

In diesem Planfeststellungsbeschluss werden entsprechende Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG im Verfügenden Teil A, Ziffer A.4.3.2.2 dem Grunde nach festgelegt.

Die Eigentümer der betroffenen Anwesen haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um – entsprechend dem Zeitraum ihrer vorwiegenden Nutzung – schutzbedürftige Räume (Kinderzimmer, Schlaf- und Wohnräume) vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Zu diesen sog. passiven Lärmschutzmaßnahmen gehören z.B. Lärmschutzfenster und ggf. Schalldämm-Lüfter bzw. Dachdämmungen.

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) beurteilt sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

Die Grundstücke der grundsätzlich anspruchsberechtigten Wohneinheiten von baulichen Anlagen sind im Verfügenden Teil A, Ziffer A.4.3.2.2.1 aufgelistet.

Erstattung der Aufwendungen

§ 42 BImSchG trifft eine Entschädigungsregelung, wobei hier der Entschädigungsanspruch erst fällig wird, wenn die Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen auch erbracht worden sind (§ 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG). Dabei handelt es sich um eine mit Artikel 14 GG vereinbare Vorleistungspflicht des Betroffenen.

Für einen zeitlich angemessenen Anstoß des Prozederes zur Umsetzung des Einbaus von passiven Lärmschutzmaßnahmen und deren Entschädigung sind die betroffenen Erstattungsberechtigten von der Vorhabenträgerin mit Beginn der zugehörigen Baumaßnahmen auf ihre Anspruchsberechtigung unter Beigabe eines entsprechenden Antragsformulars hinzuweisen. Dabei ist der praktische Ablauf zur Bestimmung der tatsächlichen Entschädigungsansprüche sowie die Adresse eines aktuellen Ansprechpartners für die Antragstellung bei der Vorhabenträgerin bzw. dem Projektverantwortlichen anzugeben.

Die Vorhabenträgerin wird dann auf Antrag die tatsächliche Schutzbedürftigkeit gutachterlich prüfen lassen und mit den erstattungsberechtigten Antragstellern eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abschließen.

Diese Vorgehensweise ist erforderlich, weil im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss und den planfestgestellten Unterlagen zwar die grundsätzlich anspruchsberechtigten Anwesen ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Lärmschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat.

Hinweis:

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass es den Anspruchsberechtigten empfiehlt, auf eigene (Mehr-)Kosten eine um eine Stufe bessere Lärmschutzfensterklasse als nach der 24. BImSchV vorgesehen zu wählen. Dieser Hinweis sei hiermit als Anregung weitergegeben.

B.4.6.2.8 Außenwohnbereiche

Über die planfestgestellten Lärmschutzwände hinausgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen für den weiteren Schutz von Außenwohnbereichen werden der Vorhabenträgerin nicht auferlegt. Wie bereits an anderer Stelle in diesem Planfeststellungsbeschluss umfassend beschrieben, sind diese nicht kostenverhältnismäßig im Hinblick auf den zu erzielenden Schutzzweck.

Außenwohnbereiche können im Gegensatz zu Innenwohnräumen aber auch nicht durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Sie gehören jedoch eben-

falls zum grundrechtlich geschützten Eigentum sowie zum immissionsschutzrechtlich geschützten Bereich.

Das Interesse an ungestörter Nutzung der Außenwohnbereiche, in denen die hierbei maßgeblichen Tagesschwellenwerte überschritten werden, rechtfertigt allerdings nicht eine Unterlassung des Vorhabens. Wenn mögliche Schutzanlagen untunlich sind, leitet sich stattdessen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG unter entsprechenden Voraussetzungen jedoch ein Entschädigungsanspruch ab.

Ansprüche auf angemessene Entschädigungen in Geld für Immissionsbelastungen in tatsächlich zu schützenden Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze etc., die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignet und bestimmt sind) stehen den betroffenen Eigentümern zu, wenn in diesen Außenwohnbereichen trotz der planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehrslärm oberhalb der diesbezüglich vorgegebenen gebietsbezogenen Tagesschwellenwerte liegen. Auszugleichen ist dabei nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält im Verfügenden Teil, Ziffer A.4.3.2.3 Nebenbestimmungen, wonach die Vorhabenträgerin bei Vorliegen der entsprechenden Tatbestände die oben bezeichneten Entschädigungen zu leisten hat (s. dazu auch unten Ziffer B.4.16.3).

B.4.6.3 Betriebsbedingte Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Der Betrieb von Eisenbahnstrecken verursacht Erschütterungen durch fahrende Züge. Die von den Zügen ausgelösten Schwingungen werden über den (Gleis)Oberbau, das Planum und das umgebende Erdreich in die Fundamente benachbarter Gebäude übertragen. Von dort werden die Schwingungen im Gebäude weitergeleitet und können zu spürbaren Deckenschwingungen (Erschütterungen) in den Räumen führen.

In der Regel können lästigkeitsrelevante Erschütterungen in Gebäuden auftreten, die näher als 40 m zur Bahnlinie liegen. Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb sind dagegen nicht zu erwarten.

B.4.6.3.1 Rechtliche Einordnung des Erschütterungsschutzes

Erschütterungen sind Emissionen bzw. Immissionen im Sinne des § 3 Abs. 2 und 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Je nach Art, Ausmaß oder Dauer können Erschütterungsimmissionen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz gilt für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen allerdings nur „nach Maßgabe der §§ 41 – 43“ (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG). In diesen Vorschriften wird nur der Verkehrslärm behandelt. Daraus folgt, dass das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die darauf beruhenden Rechtsverordnungen einschließlich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) keine Regelungen zum Erschütterungsschutz aus (Eisenbahn-)Verkehr treffen.

Damit enthält das deutsche Immissionsschutzrecht keine Regelungen über Grenzwerte zumutbarer Erschütterungsimmissionen. Für Eisenbahnstrecken (NBS und ABS) gibt es derzeit auch keine andere gesetzliche Regelung und auch keine Grenzwerte hinsichtlich zumutbarer Erschütterungseinwirkungen.

Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Der Grundsatz, schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, gilt auch für Erschütterungseinwirkungen aus Eisenbahnverkehr auf Menschen in Gebäuden. Während Verkehrslärm durch das homogene Medium Luft übertragen wird, hängt die Stärke von Erschütterungseinwirkungen aufgrund der Übertragung durch den Boden von vielen Variablen ab (Oberbau, Untergrund, Bedingungen auf dem Übertragungsweg – Grundwasser/Baugrubenabschlüsse etc. –, Eigenschaften des angeregten Gebäudes).

Es entspricht gefestigter Verwaltungspraxis der Planfeststellungsbehörde, zur Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ anzuwenden. Dort sind in Tabelle 1 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungs-

immissionen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen in Abhängigkeit von der Nutzungsart der Umgebung von Einwirkungsorten enthalten, bei deren Einhaltung jedenfalls eine erhebliche Belästigung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG nicht anzunehmen ist. Die Formulierung „Anhaltswerte“ stellt jedoch klar, dass selbst bei deren Überschreitung – anders als bei Grenzwerten – schädliche Umwelteinwirkungen nicht vorliegen müssen. Sie sind also nicht als gesicherte Grenzwerte anzusehen.

Die DIN 4150 Teil 2 differenziert zwischen Neu- und Ausbaustrecken der Eisenbahn. Für neu zu bauende Strecken gelten die Anhaltswerte A_u und A_r nach Tabelle 1 Ziffer 6.5.3.4.a) der DIN 4150 Teil 2. Als „neu“ im Sinne dieser Norm wird eine Strecke jedoch nur dann angesehen, wenn ihre Trasse so weit von bestehenden Trassen entfernt verläuft, dass die Erschütterungseinwirkungen bestehender Trassen für die Beurteilung vernachlässigbar sind. Die im Zusammenhang mit diesem Vorhaben auszubauende Strecke ist nicht als „neu“ in diesem Sinne einzuordnen, so dass an allen Gebäuden von einer entsprechenden Vorbelastung auszugehen ist. Deswegen orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an den Ausführungen der DIN 4150 Teil 2 zu bestehenden Schienenwegen in Ziffer 6.5.3.4.c).

Die Grenze der Zumutbarkeit kann danach nur im Einzelfall festgestellt werden. Dabei sind u.a. verschiedene Beurteilungskriterien zu berücksichtigen:

- historische Entwicklung der Belastungssituation,
- die Duldungspflichten nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme,
- Höhe und Häufigkeit der Anhaltswerteüberschreitungen.

Daraus folgt für das gegenständliche Vorhaben:

Von der bereits seit langem bestehenden Bahnstrecke Mühldorf – Freilassing (Strecke 5723) geht eine nicht unerhebliche Erschütterungsvorbelastung aus, welche die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne den Bahnausbau weiterhin zu dulden hätte.

Da das geltende Recht der Vorhabenträgerin keine Einhaltung von Erschütterungsgrenzwerten vorschreibt, die Nachbarschaft ohne den Bahnausbau die derzeit bestehende Erschütterungsvorbelastung weiter hinzunehmen hätte und diese Vorbelastung als solche an keinem Immissionsort zu Auswirkungen führt, die für sich als nicht mehr zumutbar anzusehen sind, ist es im Interessenausgleich aller Beteiligten

sachgerecht, dass die Nachbarschaft auch nach dem Bahnausbau Erschütterungsbelastungen im Umfang der gegenwärtigen Erschütterungsvorbelastung zu dulden hat.

Andererseits entspricht es den berechtigten Interessen der Nachbarschaft, dass sich diese Vorbelastung nicht weiter erhöht. Denn eine weitergehende Belastung hat bislang nicht bestanden, so dass die Nachbarschaft eine solche auch nicht hinzunehmen hat. Die Vorhabenträgerin kann sich nicht darauf berufen, dass die Nachbarschaft auch mit einem Ausbau der Bahnstrecke und daraus resultierenden Erschütterungsmehrbelastungen rechnen musste.

Soweit vorhabensbedingte Erschütterungsmehrungen allerdings nicht wahrgenommen werden (können), besteht kein Anlass, diese unwesentlichen Mehrungen zu unterbinden. Denn die DIN 4150-2 baut insoweit nicht auf Zahlwerte auf, sondern geht von rein faktischen Wahrnehmungen aus. Sie korrespondiert insoweit zu § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, der insoweit auf eine beachtliche Erhöhung und weiter auf eine damit verbundene zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung abstellt.

Als Maß der Erhöhung im Sinne einer unzumutbaren Beeinträchtigung wird hier eine Erhöhung der Vorbelastung aus Erschütterungen von 25 % festgesetzt (Signifikanzkriterium), welches auch die Vorhabenträgerin in ihrer erschütterungstechnischen Untersuchung zugrunde gelegt hat.

Mit der Festlegung des Signifikanzkriteriums von 25 % im Hinblick auf eine Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen vor Erschütterung setzt die Planfeststellungsbehörde auch unter Bezug auf die erschütterungstechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin somit auf jeden Fall im Einklang mit der in der aktuellen Rechtsprechung anerkannten Wert fest.

B.4.6.3.2 Erschütterungstechnische Untersuchung

Die Vorhabenträgerin hat eine erschütterungstechnische Untersuchung anfertigen lassen und diese als Anlage 15 ihren Planunterlagen zur allgemeinen Information beigelegt.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen wurden in acht ausgewählten, repräsentativen Gebäuden im PA 02 (Eichfeld 22, Mühldorf; Am Burgfried 82, Mühldorf; Am Burgfried 92, Mühldorf; Bahnhofstr. 7, Ehring; Gartenstr. 1, Tüßling; Gartenstr. 15, Tüßling; Gartenstr. 21, Tüßling; Gartenstr. 25, Tüßling), die bezüglich der zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen als potentiell kritisch bezüglich einer

Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 zu betrachten waren, Erschütterungsmessungen durchgeführt. Über diese Erschütterungsmessungen wurden die Erschütterungsimmissionen aus der bestehenden Bahnlinie zur Beweissicherung dokumentiert. Zusätzlich wird im Rahmen dieser erschütterungstechnischen Untersuchung die Erschütterungssituation in zukünftiger Gleislage prognostiziert.

Ergebnis der erschütterungstechnischen Untersuchung:

Die Untersuchung ergab, dass im Planungsabschnitt 02 am IO-E 03 (Eichfeld 22, Mühldorf), am IO-E 04 (Am Burgfried 82, Mühldorf), am IO-E 08 (Gartenstraße 15, Tüßling), am IO-E 09 (Gartenstraße 21, Tüßling) und am IO-E 10 (Gartenstraße 25, Tüßling) im Prognose-Fall, d.h. beim antragsgegenständlichen Ausbau der Eisenbahnstrecke, eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-2 auftreten kann. Am IO-E 05 (Am Burgfried 92, Mühldorf), IO-E 06 (Bahnhofstr. 7, Ehring) und IO-E 07 (Gartenstr. 1, Tüßling) wird die Einhaltung der Anhaltswerte im Prognose-Fall prognostiziert.

Im Weiteren hat die Vorhabenträgerin anhand der Prognoseergebnisse und der Vor-Ort-Erhebungen die gesamte Anzahl der Gebäude im Planungsabschnitt 02 abgeschätzt, die von einer wesentlichen Erhöhung der Erschütterungsimmissionen betroffen sein können. Die gesamte Anzahl der möglicherweise betroffener Gebäude beläuft sich im Bereich von km 1,00 bis 2,00 (Strecke 5723) auf 37 Gebäude und im Bereich von km 7,40 bis 8,00 (Strecke 5723) auf 14 Gebäude, also insgesamt 51 Gebäude.

Im Folgenden hat die Vorhabenträgerin erschütterungsmindernde Maßnahmen geprüft. Betrachtet wurden dabei eine „Schwellenbesohlung auf dem neuen Gleis“ (Schutzfall 1), „Schwellenbesohlung auf beiden Gleisen“ (Schutzfall 2), „Unterschottermatte im Trog auf dem neuen Gleis“ (Schutzfall 3) und „Unterschottermatte im Trog auf beiden Gleisen“ (Schutzfall 4).

Die Abwägung unter Berücksichtigung der Wirksamkeit der o.g. erschütterungsmindernden Maßnahmen (Schutzfälle 1 bis 4) mit den dabei entstehenden Kosten ergab, dass mit einer Schwellenbesohlung auf beiden Gleisen in dem Bereich km 1,00 bis 1,95 (Strecke 5723) sowie jeweils eine Schwellenbesohlung auf dem Gleis Mühldorf – Tüßling (km 7,40 bis 7,80, Strecke 5723) und dem Gleis Tüßling – Mühldorf (km 7,40 bis 7,60, Strecke 5723) an 21 Gebäuden die Anhaltswerte nach der DIN 4150-2 eingehalten werden können. Für die 30 verbleibenden Gebäude ergab

diese Abwägung, dass erschütterungsmindernde Maßnahmen nicht mehr verhältnismäßig sind.

Für diese Gebäude wird vorgeschlagen, vor dem Baubeginn und nach Inbetriebnahme Erschütterungsmessungen vorzunehmen, um die verbleibende Betroffenheit festzustellen und daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

Im Übrigen wird auf das erschütterungstechnische Gutachten verwiesen.

B.4.6.3.3 Beurteilung der Erschütterungsbelastung

Die Planfeststellungsbehörde hat die erschütterungstechnische Untersuchung geprüft und kommt zu folgendem Ergebnis.

Die Vorhabenträgerin hat die im Verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgelistete Schwellenbesohlung auf beiden Gleisen in dem Bereich km 1,00 bis 1,95 (Strecke 5723) sowie jeweils eine Schwellenbesohlung auf dem Gleis Mühldorf – Tüßling (km 7,40 bis 7,80, Strecke 5723) und dem Gleis Tüßling – Mühldorf (km 7,40 bis 7,60, Strecke 5723) einzubauen (s. Ziffer A.4.3.3.1).

Darüber hinaus wird von der Planfeststellungsbehörde die folgende weitere Vorgehensweise zum sachgerechten Umgang mit Erschütterungen festgelegt:

Schritt 1:

Dem erschütterungstechnischen Gutachten ist zu entnehmen, dass voraussichtlich an 30 Gebäuden trotz der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Schwellenbesohlung Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 möglich sind. Für diese Gebäude ist vor Baubeginn eine Beweissicherungsmessung durch ein unabhängiges Sachverständigenbüro durchzuführen.

Es handelt sich um folgende Gebäude:

Bereich Mühldorf:

- Töginger Straße 79
- Töginger Straße 84
- Töginger Straße 86
- Töginger Straße 94
- Konradstraße 9

- Konradstraße 31
- Leitenfeld 9
- Leitenfeld 31
- Leitenfeld 32
- Leitenfeld 33
- Wiesenstraße 1
- Wiesenstraße 2
- Feldstraße 2
- Eichfeld 16
- Eichfeld 18
- Eichfeld 19
- Eichfeld 20
- Eichfeld 21
- Eichfeld 22
- Am Burgfried 80
- Am Burgfried 84

Bereich Tüßling:

- Gartenstraße 3
- Gartenstraße 2
- Gartenstraße 5
- Gartenstraße 7
- Gartenstraße 9
- Gartenstraße 11a
- Gartenstraße 13
- Gartenstraße 15
- Gartenstraße 17
- Gartenstraße 21
- Gartenstraße 23

Für die Gebäude „Am Burgfried 80“ und „Am Burgfried 84“ sind aufgrund der Zusage der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin bzgl. privater Einwendungen ebenfalls vor Baubeginn Beweissicherungsmessungen durchzuführen.

Für die Gebäude „Am Burgfried 63“ und „Am Burgfried 57“ wurde seitens der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin eine Beweissicherungsmessung abgelehnt, da diese Gebäude weit außerhalb des Betroffenheitskorridors für Erschütterungen liegen. Diese Argumentation ist nicht zu beanstanden.

Das Gebäude „Konradstraße 31“ wird aufgrund seiner Bauweise (Split-Level) durch die Planfeststellungsbehörde in die Liste der vor Baubeginn Beweis zu sichernden Gebäude aufgenommen.

Schritt 2:

Die Vorhabenträgerin hat ab dem siebten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach Ende der Gleisbauarbeiten im gegenständlichen Planungsabschnitt durch ein unabhängiges Sachverständigenbüro an den unter Schritt 1 genannten Gebäuden Erschütterungsmessungen durchführen zu lassen. Sie hat hieraus eine Beurteilung der neuen Erschütterungseinwirkungen unter Verkehrsbetrieb aufstellen zu lassen, die auf Datenbasis der Beweissicherung und der Messungen unter Verkehrsbetrieb anhand der DIN 4150-2 erfolgt.

Soweit die Beurteilung ergibt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 trotz der eingebauten Schwellenbesohlung nicht eingehalten werden und sich die derzeit vorhandene Vorbelastung um mehr als 25 % erhöht hat, hat die Vorhabenträgerin zur Prüfung möglicher weiterer Überschreitungen noch andere vergleichbar betroffene Gebäude im Einwirkungsbereich der o.g. Gebäude gutachterlich untersuchen zu lassen und dabei ggf. weitere Erschütterungsmessungen durchführen und beurteilen zu lassen sowie nötigenfalls im konkreten Einzelfall geeignete erschütterungstechnische Schutzmaßnahmen aufzuzeigen.

Ziel:

Mit dieser Vorgehensweise wird zunächst die Minimierung systematischer Fehler angestrebt, da auf Grundlage der gewonnenen Daten die Wirkung evtl. zu ergreifender erschütterungsmindernder Maßnahmen mit höherer Zuverlässigkeit untersucht werden kann und ferner eine Optimierung der weiteren Bauausführung an die unterschiedlich vorherrschenden Anforderungen ermöglicht wird. Diese Vorgehensweise ist angesichts der mit der Prognostizierung von Erschütterungseinwirkungen verbundenen Unsicherheiten und wissenschaftlichen Erkenntnisdefiziten gerechtfertigt.

Die auf die Beurteilungsschwingstärke KB_{FT} abgestützte Beurteilung für Erschütterungen gemäß der DIN 4150 Teil 2 ist zwar nicht verbindlich im Sinne einer Rechtsnorm, gleichwohl lassen sich damit die Erschütterungsverhältnisse eindeutig beschreiben. Anhaltspunkte dafür, in dem hier in Rede stehenden Planungsabschnitt von der DIN 4150 Teil 2 Abstand zu nehmen, sind nicht ersichtlich.

Ergänzend wird hervorgehoben, dass der Zeitraum für die Kontrollmessungen auf die Zeit ab dem siebten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach Beendigung der gesamten Gleisbauarbeiten und Aufnahme des Regelbetriebs aller Gleise im Streckenabschnitt Mühldorf - Tüßling deshalb festgelegt worden ist, weil frühestens erst sechs Monate nach Aufnahme des Regel-Fahrbetriebs der Unterbau und der Oberbau der Strecke hinreichend verfestigt ist, so dass erst ab diesem Zeitpunkt eine sichere Aussage über die tatsächliche Belastung möglich ist.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich, wie in Ziffer A.4.3.3.3 des Verfügenden Teils verankert, nach dem Eingang der entsprechenden Planunterlagen der Vorhabenträgerin eine (abschließende) Entscheidung über die dann ggf. weiteren erforderlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen oder ggf. eine Entschädigung wegen verbleibender unzumutbarer Erschütterungen vor (§ 74 Abs. 3 VwVfG).

Durch die geplanten und die in den Nebenbestimmungen unter Ziffer A.4.3.3 im Verfügenden Teil A aufgegeben Maßnahmen wird gewährleistet, dass das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Einwirkungen durch Erschütterungen vereinbar ist.

B.4.6.3.4 Sekundärer Luftschall

Sekundärer Luftschall entsteht, wenn Wände und Decken durch Erschütterungen zu Schwingungen angeregt werden und Schall abstrahlen. Die Höhe des sekundären Luftschalls ist von den auftretenden Erschütterungen und raumspezifischen Faktoren abhängig.

Die erschütterungstechnische Untersuchung (vgl. Anlage 15) kommt zu dem Ergebnis, dass trotz Zunahme der Erschütterungsimmissionen die zur Beurteilung des sekundären Luftschalls aus der 24. BImSchV abgeleiteten Anhaltswerte bzw. Zumutbarkeitsschwellen für Innenraumpegel an allen repräsentativ untersuchten Gebäu-

den eingehalten werden, was demzufolge auch auf die übrigen Gebäude übertragbar ist.

Daher sind nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde keine Schutzmaßnahmen gegen sekundären Luftschall im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen. Im Übrigen wirken sich die z.T. vorgesehenen Erschütterungsschutzmaßnahmen (Einbau besohlter Schwellen) i.d.R. auch noch pegelmindernd auf die Höhe des sekundären Luftschalls aus.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen wird eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes vermieden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet.

B.4.7.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

B.4.7.1.1 Rechtsgrundlagen

Zum Schutz von Natur und Landschaft wurden das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Bayerische Naturschutzgesetz (BayNatSchG) erlassen.

§ 14 Abs. 1 BNatSchG definiert Eingriffe in Natur und Landschaft als Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie
- unvermeidbare Beeinträchtigungen zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG).

Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Festlegungen von Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen für Gebiete im Sinne des § 20 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 BNatSchG und in Bewirtschaftungsplänen nach § 32 Abs. 5 BNatSchG, von Maßnahmen nach § 34 Abs. 5 und § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG sowie von Maßnahmen in Maßnahmenprogrammen im Sinne des § 82 WHG stehen der Anerkennung solcher Maßnahmen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht entgegen.

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen.

Bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur in notwendigem Umfang in Anspruch zu nehmen (§ 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die dauerhafte

Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden (§ 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten, § 15 Abs. 6 BNatSchG.

Die Vorhabenträgerin hat gemäß § 17 Abs. 4 S. 3 BNatSchG bei einem Eingriff in Natur und Landschaft, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplanes vorgenommen werden soll, die nach § 17 Abs. 4 S. 1 BNatSchG erforderlichen Angaben im Fachplan oder in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte als Bestandteil des Fachplanes darzustellen. Nach § 17 Abs. 4 S. 1 BNatSchG erforderlichen Angaben für die Beurteilung des Eingriffs sind insbesondere solche über Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs, die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen.

B.4.7.1.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

B.4.7.1.2.1 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen, ist in § 15 Abs. 1 BNatSchG, verankert.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Auslegung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG).

Das Vermeidungsverbot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan und seine Ergänzungen (Anlage 12 der Planunterlagen) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

B.4.7.1.2.2 Darstellung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen

Durch den zweigleisigen Ausbau im Planungsabschnitt PA 02 wird in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG eingegriffen. Die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen der Anlage 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan) beschrieben.

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Eisenbahnausbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu; sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch andere Trassenvarianten noch durch anderen zumutbaren Aufwand in entscheidungserheblicher Weise weiter verringern.

Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Anlage 12.1 A) beschrieben sowie auch zeichnerisch in den landschaftspflegerischen Maßnahmeplänen (Anlagen 12.2.2) dargestellt.

Hierzu zählen u.a. dass baubedingte Eingriffe (Errichtung von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen) auf ein unvermeidbares Maß beschränkt und bereits vorhandene Wege als Baustraßen genutzt werden, die Wahl landschaftsschonender Bauweisen sowie die Kontrolle der Bauausführung.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben in der planfestgestellten Form für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen. Die Gründe für die Ablehnung von Projektalternativen und anderer Planungsvarianten sind in der Ziffer B.4.3 näher ausgeführt. Eine weitergehende Minimierung und Vermeidung ist nicht mehr möglich.

Es verbleiben damit insbesondere folgende vom Vorhaben ausgehende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Verlust und Beeinträchtigung von Gehölz (Ruderalgebüsch, Strauch- und Baumhecken, Erlen-Eschenwald, Kierfern-Pionierwald, Pionier- und Sukzessionswald, Laubwald am Hang, Nadelforst),
- Verlust von Waldfläche nach BayWaldG,
- Verlust von Acker und Grünland,
- Inanspruchnahme von Flächen nicht realisierter landschaftspflegerischer Maßnahmen zur Innbrücke,
- Barrierewirkung der Lärmschutzwände für Kleintiere,
- Beeinträchtigung von Lebensräumen der Vögel, Reptilien und potenzieller Lebensräume von Amphibien,
- Verlust der Funktion von Boden als Lebensraum für Tiere und Pflanzen durch Neuversiegelung bei Straßen und Wegebau,
- Verlust von Funktionen des Wasserhaushaltes wie Regenwasserversickerung und Wasserretention durch Versiegelung
- Beeinträchtigung des Landschafts- und Stadtbildes durch Lärmschutzwände,
- Verlust und Beeinträchtigung von Gewässern.

B.4.7.1.2.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sonstige landschaftspflegerische Maßnahmen

Wie oben ausgeführt, ist das planfestgestellte Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. In § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist die Verpflichtung enthalten, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Diese Verpflichtung ist nach der Rechtsprechung striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenbedarfs sind dabei maßgebende Gesichtspunkte die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt.

Der ermittelte Ausgleichsflächenbedarf ist im landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Anlage 12 der Planunterlagen) aufgelistet. Das Gesamtausgleichserfordernis beträgt 297.394 m². Daraus verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 47.089 m² für Biotope und ein Aufforstungsdefizit von 25.501 m².

Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept orientiert sich an potenzialbezogenen Leitbildern bzw. Leitzielen für die naturräumliche Untereinheit „Terrassenlandschaft im Unteren Inntal“ und „Rezente Innauen“. Insoweit wird auf die Ziffer 4.1 (S. 9) des Erläuterungsberichts zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12.1 A) verwiesen. Daraus ergeben sich Leitziele für den genannten Naturraum.

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

Landkreis Mühldorf:

- Rekultivierung Hausgarten (Maßnahme A 1),
- Begrünung von Bahnseitenflächen vor Lärmschutzwänden (Maßnahme A 2),
- Begrünung an der Töginger Straße (Maßnahme A 3),

- Wiederherstellung Acker (Maßnahme A 4),
- Spielplatz mit Böschungsbepflanzung am Hölzlinger Weg (Maßnahme A 5),
- Anlage von Biotopstrukturen zur Förderung von Reptilien (Maßnahme A 6),
- Begrünung von Bahnböschungen zwischen Hölzlinger Weg und der durch Dritte geplanten Eichkapellenstraße (Maßnahme A 7),
- Wiederherstellung Gründland (Maßnahme A 8),
- Struktur zur Förderung von Reptilien auf Bahnböschungen (Maßnahme A 10),
- Begrünung der Böschung bei Unteraham (Maßnahme A 11),
- Begrünung von Rückbauflächen zur ehemaligen Straßenüberführung Ahamer Straße (Maßnahme A 12),
- Realisierung von landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Innbrücke (Maßnahme A 13, BrA2 und BrG1),
- Begrünung der Bahnböschung beiderseits der Bundesstraße B 12 (Maßnahme A 14),
- Wiederherstellung Acker (Maßnahme A 15),
- Begrünung der Bahnböschungen beiderseits des Ehringer Weges (Maßnahme A 16),
- Wiederherstellung Wald (Maßnahme A 17),
- Wiederherstellung von Wald und naturnahem Pollinger Bach (Maßnahme A 18),
- Begrünung der Bahnüberführung der Gemeindeverbindungsstraße Polling – Weiding (Maßnahme A 19),
- Begrünung von Böschungen südlich Gemeindeverbindungsstraße Polling – Weiding (Maßnahme A 20),
- naturnahe Bachneugestaltung (Maßnahme A 21),
- Strukturen zur Förderung von Reptilien auf Bahnböschung (Maßnahme A 22),
- Waldunterpflanzung (Maßnahme A 23),
- Begrünung von Böschungen nördlich der Straße Asthal (Maßnahme A 24),
- Strukturen zur Förderung der Gelbbauchunke (Maßnahme E 5)
- Biotopstrukturen für Reptilien und Amphibien; Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.1)
- Strukturierter Waldrand mit Lichtungszonen, Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.2)

- Biotopstrukturen für Reptilien und Amphibien; Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.3)
- Offenland-Biotopstrukturen zwischen Bahnkörper und Waldrand, Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.4)
- Biotopstrukturen für Reptilien und Amphibien auf stillgelegtem Bahnkörper; Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.5)
- Entwicklung von blütenreichen Magerrasen, Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.6)
- Entwicklung von blütenreichen Magerrasen, Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.7)
- Biotopstrukturen für Reptilien, Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.8)
- Entwicklung von blütenreichen Magerrasen auf Südböschung, Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.9)
- Entwicklung von blütenreichen Magerrasen, Biotopentwicklung auf Bahnseitenflächen (Strecke 5700) Mühldorf – Rosenheim (E 9.10)

Landkreis Altötting:

- naturnahe Bachneugestaltung (Maßnahme A 21),
- Strukturen zur Förderung von Reptilien auf Bahnböschung (Maßnahme A 22),
- Waldunterpflanzung (Maßnahme A 23),
- Begrünung von Böschungen nördlich der Straße Asthal (Maßnahme A 24),
- Wiederherstellung Acker (Maßnahme A 25),
- Begrünung der Gartenstraße und des ehemaligen Bahnübergangs (Maßnahme A 26),
- Wiederherstellung des Rasenplatzes an der Gartenstraße (Maßnahme A 27),
- Begrünung der Lärmschutzwand südlich des Bahnhofs Tüßling (Maßnahme A 28),
- Anlage einer Streuobstwiese (Maßnahme A 29),
- Begrünung von Lärmschutzwänden und deren Seitenflächen (Maßnahme A 30),
- Begrünung von Bahnseitenflächen (Maßnahme A 31),
- Wiederherstellung Grünland (Maßnahme A 32)

- Extensivierung von Grünland in den Osterwiesen (Maßnahme E 8).

Die Ausgleichs- und Ersatzflächen befinden sich in den Gemarkungen Mühldorf am Inn, Hart, Polling, Tüßling und Unterburgkirchen.

Die Ausgleichsmaßnahmen A 1 - A 32, E 1, E 5 und E 8 sowie die Vermeidungsmaßnahmen V 1 – V 3 sowie Schutzmaßnahme S 1 während der Baudurchführung sind im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassend textlich beschrieben (vgl. Anlage 12.1 A) und in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Anlagen 12.2.2) dargestellt. Hierauf sei im Einzelnen verwiesen.

Insgesamt stehen dem von der Vorhabenträgerin ermittelten Ausgleichsbedarf in einer Höhe von 297.394 m² weniger Ausgleichsflächen gegenüber. Es verbleibt ein Ausgleichsdefizit von 47.089 m² für Biotope und ein Aufforstungsdefizit von 25.501 m².

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Anlage 9 und 10) aufgeführt. Die Vorhabenträgerin erhält damit das Enteignungsrecht. Sie behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Wege der vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren (§ 76 VwVfG).

Die Belange der Eigentümer wurden bei der Auswahl der Kompensationsflächen berücksichtigt.

Aufgrund von privaten Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden diese Flächen von der Vorhabenträgerin wieder aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan herausgenommen. Es handelt sich dabei um die Ersatzmaßnahmen E 2 bis E 4, E 6 und E 7, die gestrichen wurden. Das im Verfahren entstandene Ausgleichsdefizit in Höhe von 47.089 m² für Biotope und ein Aufforstungsdefizit von 25.501 m² ist auf den Wegfall dieser Ersatzmaßnahmen zurückzuführen.

Dieses Ausgleichsdefizit ist noch durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu beheben bzw. auszugleichen. Dies erfordert eine Änderung der Planunterlagen und die Durchführung eines ergänzenden Verfahrens.

Da die geänderten Unterlagen noch nicht vorliegen und das ergänzende Verfahren noch nicht durchgeführt werden konnte, kann eine abschließende Entscheidung zum Naturschutz noch nicht ergehen. Da jedoch das Planfeststellungsverfahren - abgesehen von der vorbehaltenen Entscheidung zum Naturschutz (Behebung Ausgleichsdefizit) – entscheidungsreif ist und die Voraussetzungen eines Entscheidungsvorbehaltes nach § 74 Abs. 3 VwVfG gegeben sind, ergeht der Planfeststellungsbeschluss unter dem Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung zum Naturschutz (Feststellung der zur Behebung des Ausgleichsdefizites erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder einer etwaigen Ersatzzahlung).

Diese Entscheidung wird den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gerecht. Durch die im vorzulegenden landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen werden die durch das Vorhaben bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft aufgefangen werden. Unbewältigte Konflikte bestehen nicht. Denn das Erfordernis der vollständigen Kompensation des Eingriffs ergibt sich bereits aus dem Naturschutzrecht.

Offen bleibt lediglich die Behebung eines durch die Herausnahme von Ersatzmaßnahmen im Verfahren entstandenen Ausgleichsdefizits.

Die Vorhabenträgerin sucht derzeit nach geeigneten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bzw. befindet sich in Verhandlungen mit den Eigentümern naturschutzfachlich geeigneter Flächen. Nach Vorlage der überarbeiteten Unterlagen wird die Planfeststellungsbehörde in einem ergänzenden Verfahren abschließend entscheiden.

Schon jetzt steht fest, dass die Kompensation auch nach Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ohne weiteres möglich ist. Dies ergibt sich bereits aus den Unterlagen, die Gegenstand der antragsgegenständlichen Planung sind. Die Vorhabenträgerin hat weiter nachvollziehbar dargelegt, dass sie auf der Suche nach geeigneten Flächen ist, diese naturschutzfachlich bewertet wurden und sie sich mit den Eigentümern in Verhandlung befindet.

Es ist nicht davon auszugehen, dass das bestehende Ausgleichsdefizit in einem ergänzenden Verfahren nicht oder nicht ausreichend zu bewältigen wäre und somit

zu einer unzulässigen Problemverlagerung oder einer Unausgewogenheit der Planung führen würde.

Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Auffassung, dass bei Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und unter Beachtung der im Verfügenden Teil Ziffer A.4.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen und des Vorbehaltes zur Behebung des Ausgleichsflächendefizits nach Beendigung des Eisenbahnausbauvorhabens die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das noch vorhandene Ausgleichsdefizit ist durch eine ergänzende Planung zu beheben (s. Vorbehalt im Verfügenden Teil).

B.4.7.1.2.4 Rücksichtnahmegebot auf agrarstrukturelle Belange

Nach § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen.

Diese Belange wurden von der Vorhabenträgerin insoweit berücksichtigt, als das landwirtschaftliche Flächen nicht dauerhaft für die geplanten Anlagen in Anspruch genommen werden. Die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen liegen in randlichen Bereichen auf Flächen der Landwirtschaft und die für die Baustelleneinrichtungsflächen bauzeitlich beanspruchten Flächen werden wieder hergestellt. Agrarstrukturelle Belange sind durch das Vorhaben somit berücksichtigt.

B.4.7.1.2.5 Einwendungen, Forderungen und Hinweise

Die maßgeblichen Hinweise, Anregungen und Auflagen der Unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Mühldorf am Inn) sind im Verfügenden Teil Ziffer A.4.4 dieses Beschlusses berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin hat den Landschaftspflegerischen Begleitplan nach Abschluss des Anhörungsverfahrens entsprechend der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde überarbeitet. Im Erörterungstermin wurden weitere Streitige Punkte zwischen dem Landratsamt Mühldorf am Inn und der Vor-

habenträgerin diskutiert. Das Landratsamt Mühldorf am Inn hat die Erläuterungen der Vorhabenträgerin zu den strittigen Punkten (z.B. Kleintierdurchlässe in Lärmschutzwänden, turnusmäßige Mähgutabfuhr, Umfang der Aufforstung, Dauer des Monitorings) akzeptiert und ihr Einverständnis erklärt.

B.4.7.1.3 Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Auf der Grundlage des § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG ist der Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen.

Dies wurde im Verfügenden Teil Ziffer A.4.4.4 entsprechend den Maßnahmenblättern im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgenommen.

B.4.7.2 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

B.4.7.2.1 Rechtsgrundlagen

Zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten vor Beeinträchtigungen durch den Menschen sind auf gemeinschaftsrechtlicher und nationaler Ebene umfangreiche Vorschriften erlassen worden.

Europarechtlich ist der Artenschutz in den Artikeln 12, 13 und 16 der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) sowie in den Artikeln 5 bis 7 und 9 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) verankert.

Im nationalen deutschen Naturschutzrecht ist der Artenschutz in den Bestimmungen der §§ 44 und 45 BNatSchG verankert.

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unterscheidet hierbei besonders geschützte (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) und streng geschützte (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) Arten. Streng geschützte Arten bilden eine Teilmenge der besonders geschützten Arten.

Bei Vorhaben, die der Eingriffsregelung unterliegen, sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur die Europäischen Vogelarten (besonders geschützte Arten) und die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (streng geschützte Arten) relevant.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält für die besonders geschützten und streng geschützten Arten folgende Verbotstatbestände (Zugriffsverbote):

- Verbot des Nachstellens, Fangens, Verletzen oder Töten von wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen von wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- Verbot der erheblichen Störung von wild lebenden Tieren der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG),
- Verbot der Entnahme von wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen, Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten sowie Verbot der Beschädigung oder Zerstörung ihrer Standorte (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Wird ein Verbot gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt und kann eine Verbotsverletzung auch nicht durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG (CEF-Maßnahmen) oder Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden, ist eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erteilen.

Eine Ausnahme kann nur zugelassen werden, wenn

- das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten ist,
- keine zumutbaren Alternativen existieren
- und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert bzw. die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

B.4.7.2.2 Artenschutzbezogene Aussagen im Landschaftspflegerischen Begleitplan

In dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sind Aussagen zum Artenschutz (artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 07.06.2013 (Anhang 2 zu Anlage 12.1 A)) entnommen. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen.

Im Bereich der antragsgegenständlichen Baumaßnahme befinden sich folgende europäische Vogelarten und streng geschützten Tierarten:

Säugetiere:

- Fledermaus (Großer Abendsegler) (Anhang IV FFH-Richtlinie)
- Haselmaus (Anhang IV FFH-Richtlinie)

Europäische Vogelarten

- Brutvogelarten der Gleisanlagen (Dorngrasmücke, Goldammer, Klappergrasmücke, Neuntöter)

Reptilien

- Zauneidechse (Anhang IV FFH-Richtlinie)
- Schlingnatter (Anhang IV FFH-Richtlinie)

Amphibien

- Springfrosch (Anhang IV FFH-Richtlinie)
- Gelbbauchunke (Anhang IV FFH-Richtlinie)

Streng geschützte Pflanzenarten kommen in diesem Planungsabschnitt nicht vor.

B.4.7.2.3 Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote)

B.4.7.2.3.1 Säugetiere

Fledermäuse:

Eine Verletzung der Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) ist für die genannte Fledermausart „Großer Abendsegler“ hinsichtlich

von Tötungen durch Kollisionen auszuschließen. Aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastung durch den Bahnverkehr kommt es durch den zweigleisigen Ausbau nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos für den Großen Abendsegler. Die Anlage von Lärmschutzwänden entlang einiger Trassenabschnitte vermindert zudem die Gefahr, dass fliegende Fledermäuse in die Gefahrenzone geraten.

In den alten Laubwäldern des Gebietes „Hochholz“ leben Fledermäuse. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass es durch Fällarbeiten in den gehölzbestandenen Baufeldbereichen zu Individuenverluste der genannten Fledermausart vorkommen kann. Eine Verletzung des Tötungsverbotes ist daher in diesem Zusammenhang anzunehmen. Das Vorliegen eines Ausnahmetatbestandes wird daher in Ziffer B.4.7.2.4 behandelt.

Des Weiteren ist eine erhebliche Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für den Großen Abendsegler auszuschließen. Durch den Betrieb nach dem zweigleisigen Ausbau ergeben sich keine wesentlichen zusätzlichen Störungen, da sich der bereits vorhandene Eisenbahnbetrieb und –verkehr nicht so signifikant verändert, dass neue massive Störungsquellen entstehen. Auch während der Bauzeit ist aufgrund der vorhandenen Vorbelastung keine so massive Störungsintensität zu erwarten, dass die Populationen von Fledermäusen beeinträchtigt werden können, die evtl. in den Gebäuden in der Nähe der Bahnanlagen leben.

Durch Fällarbeiten in den gehölzbestandenen Baufeldbereichen können Fledermausquartiere für den Großen Abendseglers verloren gehen (Habitatzerstörung i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die Erfüllung des Verbotsbestandes gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird jedoch durch die Vermeidungsmaßnahmen V 3 (Prüfung der Einzelbäume auf Fledermausquartiere) ausgeschlossen.

Haselmaus:

Die Haselmaus wird als potenzieller Bewohner der naturnahen Wälder bzw. Waldsäume im Untersuchungsraum eingestuft. Da geeignete Nahrungsquellen in diesem Bereich vorhanden sind, wäre ein Vorkommen möglich.

Die Haselmaus ist von einer Verbotverletzung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) und § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot) jedoch nicht betroffen.

Ebenfalls kann eine Verbotverletzung nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG ausgeschlossen werden. Durch das Bauvorhaben sind nur potenzielle Fortpflanzungstätten der Haselmaus betroffen. Aufgrund der betroffenen Waldtypen, die für Haselmäuse ungünstig ausgebildet sind, und der insgesamt sehr großen Waldfläche im Pollinger Forst und auch in den Innauen, bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

B.4.7.2.3.2 Europäische Vogelarten

Brutvogelarten im Bereich der Gleisanlagen (Dorngrasmücke, Goldammer, Klap-
pergrasmücke, Neuntöter):

Eine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG, insbesondere des Verbots der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG), ist hinsichtlich der genannten Brutvögel aufgrund der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen V1 (Bauzeitbeschränkung Vögel) und S 1 (Vermeidung möglicher Beschädigungen und Beeinträchtigungen von Gehölzbeständen und Einzelbäumen durch den Baubetrieb) nicht gegeben.

Bei den genannten Brutvogelarten können zwar durch die Baumaßnahme Verluste von Strukturen eintreten, die für das Brüten aufgesucht werden. Die ruderalisierten Stellen mit Übergangszonen zwischen Gebüsch, höherer und niedriger Krautvegetation sowie schütter bewachsenen Abschnitten bilden die hauptsächlichen Brutplätze bzw. potenziellen Brutplätze dieser Arten. Diese befinden sich, wenn auch nur vereinzelt, im gesamten Areal der Gleisanlagen und ihrer Nebenflächen mit einer Konzentration nördlich des Inns.

Zu dem bauen diese Vogelarten jährlich ein neues Nest. Sie sind nicht auf frühere Brutstandorte angewiesen. Weiter ist die Zahl der Brutpaare insgesamt sehr gering. Durch die Größe der gesamten Ausbaustrecke, der größeren Zahl potenzieller Brutplätze und die niedrige Dichte dieser Arten bestehen hinreichend Ausweichmöglichkeiten in den betroffenen Raum.

Darüber hinaus profitieren diese Brutvogelarten von verschiedenen Maßnahmen die für andere Artengruppen durchgeführt werden (z.B. landschaftspflegerische Maßnahme A 6, A 10, A 22, E 8).

Weiter scheidet eine Verletzung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) hinsichtlich der genannten Brutvogelarten aus. Durch die Vermeidungsmaßnahme V1 wird sichergestellt, dass direkte Beeinträchtigungen von Vogelbruten während der Bauzeit unterbleiben. In der Betriebsphase nach dem zweigleisigen Ausbau ergibt sich wegen der Vorbelastung durch den vorhandenen Bahnverkehr kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko. Die Vogelarten, die diesen Raum regelmäßig oder bevorzugt aufsuchen, sind an den Schienenverkehr gewöhnt. Die Anlage von Lärmschutzwänden entlang einiger Trassenabschnitte vermindert zudem die Gefahr, dass Vögel in die Gefahrenzone geraten. Diese Lärmschutzwände dienen neben dem Schutz des Menschen als Überflughilfe für Vögel. Dadurch verringert sich die Länge der Gesamtstrecke, auf der zusätzliche Tötungen überhaupt erfolgen können.

Durch den späteren Betrieb im Ausbaubereich ergeben sich keine wesentlichen zusätzlichen Störungen, da sich der bisherige Bahnverkehr nicht so signifikant verändert, dass neue massive Störungsquellen entstehen. Hinsichtlich der Bewegungen der Schienenfahrzeuge bzw. der Lärmemissionen besteht bei den Vogelarten im Bahnhofsbereich bzw. seinem Umfeld eine Gewöhnung. Die etwas zunehmenden Störungen durch mehr Bahnbetrieb auf der Ausbaustrecke sind noch zu gering, um eine massive Aufgabe von Brutplätzen zu bewirken. Lediglich während der Bauphase entwickeln sich leichte zusätzliche Störwirkungen, die zeitweilig auch Verlagerungen von Brutplätzen bewirken können. Dies ist aber zeitlich begrenzt und ohne Einfluss auf den jeweiligen Erhaltungszustand der genannten Brutvogelarten. Damit ist auch eine Verletzung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Störungsverbot) ausgeschlossen.

B.4.7.2.3.3 Streng geschützte Tierarten (Reptilien)

Eine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 (Tötungsverbot bzgl. Eisenbahnbetrieb), § 44 Abs. 1 Nr.2 (Störungsverbot) und § 44 Abs.1 Nr. 3 (Habitatzerstörungsverbot) BNatSchG ist hinsichtlich der genannten Reptilien (Zau-

neidechse und Schlingnatter), aufgrund Konflikt vermeidender Maßnahmen (z.B. V 2, A 6) nicht gegeben.

Zauneidechsen wurden im Planungsgebiet mehrfach entlang der Gleisanlagen gesichtet. Aufgrund der Länge des Ausbauabschnittes kann von einem stabilen Bestand ausgegangen werden, der allerdings in Teilbereichen direkt vom Ausbauvorhaben betroffen ist.

Die Schlingnatter wurde am Bahndamm der Bahnlinie nach Tüßling nahe dem Inn beobachtet. Entlang der Strecke zwischen Inn und Mühldorf befinden sich zahlreiche potenzielle Habitate dieser Art. Teile der potenziellen Habitate sind direkt vom Ausbauvorhaben betroffen.

Eine Verletzung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) aus dem nachfolgenden Betrieb der Eisenbahn kann ausgeschlossen werden. Jedoch kann es durch den Baubetrieb während der Bauphase zu Tötungen von einzelnen Individuen kommen. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wird daher nachfolgend geprüft (s. Ziffer B.4.7.2.4).

Eine erhebliche Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während des Betriebs kann für die Zauneidechse und für die Schlingnatter aufgrund der Vorbelastung im Einwirkungsbereich ausgeschlossen werden. Während der Bauphase entstehen punktuell stärkere Störungszonen beim Gleisbau. Aufgrund der Großflächigkeit des Bahngeländes und der verschiedenen Verbesserungsmaßnahmen an Habitaten innerhalb der Gleisanlagen um am Rande des Ausbaubereichs, hat die Zauneidechse als auch die Schlingnatter mehrere Möglichkeiten, den Störungszonen auszuweichen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands kann sich deshalb nicht ergeben.

Durch die Ausbaumaßnahmen werden zeitweilig Teilbereiche der Lebensräume der Zauneidechse beeinträchtigt bzw. werden dauerhaft überbaut (Habitatzerstörung i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Dennoch ist aufgrund der Großflächigkeit der vorhandenen Habitate und wegen der vorgesehenen Maßnahmen nicht zu befürchten, dass die lokale Zauneidechsen- und Schlingnatterpopulation durch das Bauvorhaben nachhaltig geschwächt wird. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang wird auch während der Bauausführung gewahrt. Mit Beendigung der Bauphase sind die neu gestalteten Gleise und Bahndämme wiederum für Reptilien bewohnbar. Die gesamte, für Zauneidechse

und / oder Schlingnatter nutzbare Fläche umfasst zum Ende der Bauarbeiten einschließlich der Flächen für die verschiedenen Ausgleichs-, Ersatz- und Vermeidungsmaßnahmen eine deutlich größere Fläche wie vor der Baumaßnahme.

B.4.7.2.3.4 Streng geschützte Amphibien (Springfrosch, Gelbbauchunke)

Eine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 (Tötungsverbot bzgl. Eisenbahnbetrieb), § 44 Abs. 1 Nr.2 (Störungsverbot) und § 44 Abs.1 Nr. 3 (Habitatzerstörungsverbot) BNatSchG ist hinsichtlich der genannten Amphibien (Springfrosch, Gelbbauchunke), aufgrund Konflikt vermeidender Maßnahmen (E 5 und E 8) nicht gegeben.

Die Hartholzaue im Planungsraum ist ein typischer Sommerlebensraum des Springfrosches. Im Auwald nördlich des Inns befindet sich in einer ehemaligen Abbaustelle, die bereits weitgehend verfüllt ist, ein kleiner, stark verwachsener Tümpel. Hier ist ein kleiner Bestand des Springfrosches festgestellt worden. Diese Fortpflanzungsstätte ist vom Vorhaben nicht betroffen.

Im Pollinger Forst erstreckt sich südlich der Stromleitungstrasse und östlich der Bahnlinie ein langgezogenes Gewässer, dass durch den Anstau in einer Vernässungszone entstand. Die Bahnlinie wird innerhalb des Pollinger Forstes hauptsächlich auf der westlichen Seite von einer Vernässungszone begleitet. In Wagenspuren bzw. Vertiefungen bilden sich temporäre, aber auch permanente Kleingewässer. Diese zahlreichen Kleingewässer bilden die Laichplätze für die stark gefährdete Gelbbauchunke, die dort in großer Zahl und verschiedenen Altersklassen gefunden wurde.

Eine Verletzung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) für die Amphibien aus dem nachfolgenden Betrieb der Eisenbahn kann ausgeschlossen werden. Jedoch kann es durch den Baubetrieb während der Bauphase zu Tötungen von einzelnen Individuen der Gelbbauchunke kommen. Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wird daher nachfolgend geprüft (s. Ziffer B.4.7.2.4).

Eine erhebliche Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist für beide Amphibienarten nicht einschlägig.

Durch die Ausbaumaßnahmen werden zeitweilig Teilbereiche der Lebensräume der Gelbbauchunke beeinträchtigt bzw. werden dauerhaft überbaut (Habitatzerstörung i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Über die CEF-Maßnahme E 5 (Strukturen zur Förderung der Gelbbauchunke) wird sichergestellt, dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird. Über die Ersatzmaßnahme E 8 (Extensivierung von Grünland in den Osterwiesen) entstehen weitere Laichgewässer und Sommerlebensräume für die Gelbbauchunke, die sich aber etwas entfernt von den Gleisanlagen befindet.

Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Springfrosches sind nicht oder unwesentlich betroffen.

Artenschutzrechtliches Monitoring für die Gelbbauchunke

Das im Verfügenden Teil Ziffer A 4.4.6 vorgesehene Monitoring ist erforderlich und geboten, um die Wirksamkeit der durchzuführenden Ersatz- und CEF-Maßnahmen für die Gelbbauchunke im Bereich des antragsgegenständlichen Vorhabens während und nach Abschluss der Baumaßnahme zu überprüfen. Dadurch wird die Vorhabenträgerin in die Lage versetzt, einen möglicherweise sich abzeichnenden negativen Erfolg ihrer Ersatz- und CEF-Maßnahmen festzustellen und die erforderlichen Nachbesserungs- oder Gegenmaßnahmen vorzunehmen.

B.4.7.2.4 Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für Großen Abendsegler (Fledermausart), Zauneidechse, Schlingnatter und Gelbbauchunke

Wird ein Verbot gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt und kann eine Verbotsverletzung auch nicht durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG (CEF-Maßnahmen) oder Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden, ist eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erteilen.

Eine Ausnahme kann nur zugelassen werden, wenn

- das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten ist,
- keine zumutbaren Alternativen existieren
- und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert bzw. die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Wie oben bereits ausgeführt, ist es nicht auszuschließen, dass es in der Bauphase bzw. durch den Baubetrieb zu einzelnen Verlusten von Fledermäusen (Großer Abendsegler), Reptilien (Zauneidechse und Schlingnatter) sowie bei der Gelbbauchunke kommen kann.

Daher ist im vorliegenden Fall zu prüfen, ob für die genannten streng geschützten Tierarten eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden kann.

Die Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) liegen hier vor.

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten.

Die Strecke ist Bestandteil des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Im endgültigen Zustand wird die ausgebaute Strecke München – Mühldorf – Freilassing dazu beitragen, die europäischen Metropolen Paris – München – Wien – Bratislava besser zu verbinden.

Die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) war bereits Gegenstand des Bundesverkehrswegeplans 1985 sowie dessen Fortschreibung 1992 und wurde vom Bundesgesetzgeber in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege bei der Fortschreibung 2003 aufgenommen. Die 1. Baustufe der ABS 38 ist in der Anlage zu § 1 Abs. 1 BSchwAG in die Kategorie „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ unter der laufenden Nummer 22 eingestellt. Den Bedarf für die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing hat der Bundesgesetzgeber damit im Bundesschienenwegeausbaugesetz festgestellt.

Das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren und das Gesetz selbst mit seinem Bedarfsplan dokumentieren das öffentliche Interesse am Ausbau der gesamten vorgenannten Strecke.

Das antragsgegenständliche Vorhaben dient insgesamt der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Strecke, Vermeidung von Kapazitätseinschränkungen (Beseitigung von Engpässen für den Güterverkehr in das bayerische Chemiedreieck), der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit der auszubauenden Strecke.

Im Übrigen wird in diesem Zusammenhang auch auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (s. Ziffer B.4.1) hingewiesen.

Weiter existieren keine zumutbaren Alternativen zum antragsgegenständlichen Vorhaben mit denen sich der Zweck des Vorhabens ebenfalls erreichen lässt. Andere Trassenführungen sind in diesem Fall aus räumlichen Gründen nicht möglich. Der antragsgegenständliche Planungsabschnitt stellt mitsamt dem Bahnhof Tüßling ein Bindeglied dar. Nordwestlich vor dem geplanten Abschnitt (PA 02) liegt der bereits bestandskräftig planfestgestellte Abschnitt PA 01 „Altmühldorf – Mühldorf“ mit dem Bahnhof Mühldorf. Südlich des Bahnhofes Tüßling schließen die Strecken in Richtung Altötting und Freilassing an.

Von der Vorhabenträgerin wurde eine betriebstechnische Variante zur antragsgegenständlichen Planung untersucht, die jedoch verworfen wurde, da sie nur eine geringfügige Verbesserung der verkehrstechnischen Situation bewirkt und daher nicht als wirkliche Alternative zur antragsgegenständlichen Planung betrachtet werden kann.

Planungsalternativen bzw. Projektanpassungen hinsichtlich der Linienführung der Trasse um die betroffenen Zauneidechsen und Schlingnattern zu schonen, wären wenig zielführend, weil der vorhandene Schotterkörper auf der gesamten Trasse einen potentiellen Lebensraum darstellt. Die Betroffenheit von Reptilienlebensraum lässt sich deshalb bei einem Ausbau nicht verhindern. Gleiches gilt für die Gelbbauchunke. Eine Projektanpassung hinsichtlich der Linienführung der Trasse um die Gelbbauchunke zu schonen, ist aufgrund der beidseits der Bestandstrasse vorhandenen Staunässebereiche nicht zielführend. Eine Betroffenheit des Lebensraums der Gelbbauchunke würde sich nur verlagern. Auch eine Linienführung um den Wald des Gebietes „Hochholz“, um die Fledermäuse zu schonen, ist nicht sinnvoll, da die Bestandstrasse in einem Einschnitt liegt, der von Wäldern umgeben ist. Die Betroffenheit von Fledermausquartieren würde nicht verhindert, sondern nur verlagert.

Der Erhaltungszustand der Populationen des Großen Abendseglers verschlechtert sich nicht bzw. die Populationen derselben Art verweilen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand.

Um mögliche Tötungen von einzelnen Individuen der Fledermäuse auszuschließen führt die Vorhabenträgerin die Maßnahme V 3 (Prüfung der Einzelbäume auf Fledermausquartiere durch eine fachkundige Person) vor den durchzuführenden Fällarbeiten für die Baufelderschließung durch. Speziell die dabei vorgesehene Bergung

von etwaigen vorgefundenen Fledermausquartieren soll eine Tötung einzelner Individuen verhindert werden.

Weiter verschlechtert sich der Erhaltungszustand der Populationen der Zauneidechse bzw. der Schlingnatter ebenfalls nicht bzw. die Populationen verweilen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen V 2 („Kleintierdurchlässe im Sockelelement der geplanten Lärmschutzwände“), A 6 („Anlage von Biotopstrukturen zur Förderung von Reptilien“), A 10, A 22 (Strukturen zur Förderung von Reptilien auf Bahnböschungen“) und A 29 („Anlage einer Streuobstwiese und eines Reptilienbiotopes“) werden zum Schutz der Zauneidechse und der Schlingnatter durchgeführt. Die projektspezifischen Einwirkungen betreffen zwar den vorhandenen Lebensraum und die Gelege der Zauneidechse. Durch artenschutzrechtlich relevante Maßnahmen sind aber alle möglichen Vorkehrungen getroffen, um eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen zu verhindern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes sicherzustellen.

Schließlich verschlechtert sich der Erhaltungszustand der Population der Gelbbauchunke ebenfalls nicht bzw. die Populationen verweilen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen E 5 („Strukturen zur Förderung der Gelbbauchunke“) und E 8 („Extensivierung von Grünland in den Osterwiesen“) werden vor Baubeginn zum Schutz der Gelbbauchunke durchgeführt. Die Durchführung dieser Maßnahmen (E 5 und E 8) stellt sicher, dass genügend Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, wenn durch die Baumaßnahmen in die Habitate der Gelbbauchunke eingegriffen wird. Der lokale Erhaltungszustand der Gelbbauchunke ist gut. Da die genannten Maßnahmen vor Baubeginn durchgeführt und auch wirksam werden, ist gewährleistet, dass die Population nicht geschädigt und die ökologisch – funktionale Kontinuität erhalten bleibt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Gelbbauchunke ist hier somit nicht zu erwarten.

B.4.7.2.5 Einwendungen, Forderungen und Hinweise

Einwendungen, Hinweise und Bedenken wurden im laufenden Verfahren zum Artenschutz vorgetragen und in diesen Planfeststellungsbeschluss eingearbeitet.

B.4.8 FFH-Gebiet „Grünbach und Bucher Moor“ (Gebiets-Nr. DE 7741-371)

B.4.8.1 Rechtsgrundlagen

Die Europäische Union hat zum Erhalt von Natur und biologischer Vielfalt die Vogelschutz-Richtlinie (Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten, zuletzt geändert durch Richtlinie 97/49/EG) und die FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, zuletzt geändert durch Richtlinie 97/43/EG) erlassen.

Ein Ziel der FFH-Richtlinie ist es u.a. ein kohärentes europäisches ökologisches Netz „Natura 2000“ besonderer Schutzgebiete zu errichten. In das Netz integriert werden sowohl die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-Richtlinie als auch die Vogelschutzgebiete nach der Vogelschutz-Richtlinie.

Aufgabe des Netzes ist es, den Fortbestand oder ggf. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu gewährleisten. Aufgrund der Vogelschutz-Richtlinie sollen darüber hinaus die Lebensräume und Brutstätten der in Anhang I dieser Richtlinie aufgeführten Vogelarten und auch die Vermehrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiete der regelmäßig auftretenden Zugvögel geschützt werden.

Durch das BNatSchG, insbesondere § 34 BNatSchG, werden die beiden Richtlinien in deutsches Recht umgesetzt.

Nach § 34 Absatz 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten

oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Soweit ein Natura 2000-Gebiet ein geschützter Teil von Natur und Landschaft im Sinne des § 20 Abs. 2 BNatSchG ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem Schutzzweck und den dazu erlassenen Vorschriften, wenn hierbei die jeweiligen Erhaltungsziele bereits berücksichtigt wurden (§ 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Der Projektträger hat die zur Prüfung der Verträglichkeit sowie der Voraussetzungen nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erforderlichen Unterlagen vorzulegen (§ 34 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG).

Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen eines in § 34 Abs. 1 BNatSchG genannten Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG).

Bei den in § 34 Abs. 2 BNatSchG bezeichneten „maßgeblichen Bestandteilen eines Gebietes“ handelt es sich um das gesamte ökologische Arten-, Strukturen- Standortfaktoren- und Beziehungsgefüge, das für die Wahrung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Lebensräume und Arten von Bedeutung ist.

Abweichend von § 34 Abs. 2 BNatSchG darf ein Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es

- aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 BNatSchG).

Können von dem Projekt im Gebiet vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten betroffen werden, können als zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt geltend gemacht werden (§ 34 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG). Sonstige Gründe im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG können nur berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Kommission eingeholt hat (§ 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG).

Soll ein Projekt nach § 34 Abs. 3 BNatSchG, auch in Verbindung mit § 34 Abs. 4 BNatSchG, zugelassen oder durchgeführt werden, sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen vorzusehen (§ 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG). Die zuständige Behörde unterrichtet die Kommission über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über die getroffenen Maßnahmen (§ 34 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

B.4.8.2 FFH-Vorprüfung

Die Vorhabenträgerin hat den Planunterlagen für das FFH-Gebiet „Grünbach und Bucher Moor“ (Gebiets-Nr. DE 7741-371) eine FFH-Vorprüfung erstellt und den Planunterlagen (s. Anlage 18) beigefügt.

Ein nach § 18 AEG genehmigungsbedürftiges Vorhaben ist einer FFH-Vorprüfung zu unterziehen, wenn der Neubau eines Schienenweges geplant ist oder das Vorhaben im Wirkraum eines FFH-Gebietes oder Vogelschutzgebietes liegt.

Gegenstand der FFH-Vorprüfung

Gegenstand dieser FFH-Vorprüfung ist das Gebiet „Grünbach und Bucher Moor“ (Gebiets-Nr. DE 7741-371).

Das Gebiet ist in der Übersichtskarte, Anlage 18 (Erläuterungsbericht, S. 2) dargestellt.

Das FFH-Gebiet umfasst den Grünbach als naturnahen Bach mit überfluteten Bereichen sowie Kalkflachmoor mit Quellaufstößen und abfließenden Bächen mit Erlen-Eschenwäldern. Es erstreckt sich vom Inn im Bereich der Innbrücke nach Süd-südwest und umfasst ein Gebiet von 150,55 ha. Seine Bedeutung besteht in der weitgehend intakten, großflächigen und reich strukturierten Bachaue mit naturnahen Auwäldern. Das Bucher Moor ist das best ausgeprägte Quellmoor im Hauptnaturraum D 65 (Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten). Für das Gebiet charakteristisch sind Streuwiesenutzung und Kalktuffbildung.

Das Bauvorhaben „zweigleisiger Ausbau im Abschnitt „Mühldorf – Tüßling der ABS 38“ umfasst u.a. die Herstellung eines neuen zweiten Gleises sowie von Lärmschutzwänden.

Der Grünbach quert die Bahnstrecke bei km 3,481. Das entfernt liegende Bucher Moor ist durch das Ausbauvorhaben nicht betroffen.

Wesentliche in der vorliegenden FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung zu untersuchende Bestandteile sind die Errichtung und der Betrieb einer Lärmschutzwand auf der Westseite der Bahnanlage von km 3,200 – 3,500 mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante (SO) sowie der Betrieb der ausgebauten Eisenbahnstrecke.

Darstellung der relevanten Lebensraumtypen nach Anhang I

Im FFH-Gebiet kommt der Lebensraumtyp 3260 „Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitriche-Batrachion“ vor.

Darstellung der relevanten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie

Im FFH-Gebiet kommen die Arten Groppe bzw. Mühlkoppe nach Anhang II vor.

Darstellung der maßgebenden Erhaltungsziele für die o.g. relevanten Arten

Für das FFH-Gebiet bestehen insbesondere die folgenden Erhaltungsziele:

- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der großflächigen und reichstrukturierten Grünbachaue mit ihren naturnahen Auwäldern und auetypischen Offenland-Lebensraumtypen (Erhaltungsziel Nr. 1);
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der naturnahen Fließgewässer, insbesondere des Grünbachs; Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen der Mühlkoppe im Grünbach; Erhaltung bzw. Wiederherstellung naturnaher Fischbiozönosen, der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen, der Fließgewässerdynamik sowie der natürlichen Gewässerstruktur und –qualität, insbesondere der niedrigen Nährstoffgehalte in den Quellbächen; Erhaltung bzw. Wiederherstellung der natürlichen Hochwasserausferung und damit der funktionalen Zusammenhänge zwischen Bach und Aue, insbesondere am Grünbach (Erhaltungsziel Nr. 3);

Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Erhaltungsziele für die relevanten Lebensraumtypen nach Anhang I und der relevanten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260 sowie der Anhang II – Arten Gruppe bzw. Mühlkoppe ist offensichtlich auszuschließen.

Beeinträchtigungen durch Baustellenmaßnahmen können bei der Errichtung der Lärmschutzwand in geringem Umfang und bauzeitlich begrenzt im Bereich des Lebensraumes auftreten. Die Baustellenflächen werden aber auf das unbedingt notwendige Maß reduziert. Die Bautätigkeit erfolgt vom Gleis aus. Sie werden nach Beendigung der Bauarbeiten wiederhergestellt bzw. rekultiviert. Im Hinblick auf die Mühlkoppe sind temporäre Barrieren während der Bauausführung aufgrund ihres Aktionszeitraumes (nachaktiv) als nicht erheblich zu werten. Es ist davon auszugehen, dass die Strukturen, Funktionen und Wiederherstellungsmöglichkeiten aufgrund der Kleinflächigkeit und der zeitlichen Begrenzung der Ausbaumaßnahmen während der Bauphase unverändert bleiben. Die Voraussetzungen zur langfristigen Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten und ihrer Lebensräume bleibt gewahrt. Der Lebensraumtyp 3260 sowie der Lebensraum der Gruppe oder Teilgebiete davon werden nicht dauerhaft in Anspruch genommen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der aufgeführten Lebensraumtypen und Arten des Anhangs II der FFH-RL bzw. der Funktionen des Schutzgebietes sind durch den zweigleisigen Ausbau und die damit einhergehende Geschwindigkeitserhöhung nicht zu erwarten.

Eine Kumulation von Beeinträchtigungen durch das antragsgegenständliche Vorhaben mit dem Gewässerentwicklungsplan für den Grünbach der Gemeinde Polling ist nicht ersichtlich. Der Gewässerentwicklungsplan unterstützt im Gegenteil die Verbesserung des gegenwärtigen Erhaltungszustandes des FFH-Gebietes.

Bedenken und Hinweise der zuständigen Naturschutzbehörde zur FFH-Vorprüfung wurde im laufenden Verfahren nicht vorgebracht.

B.4.9 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Wasserschutzgebiete werden von der Ausbaumaßnahme nicht berührt.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sind folgende wasserwirtschaftlich relevante Maßnahmen vorgesehen:

- während der Bauzeit werden Bauwasserhaltungen zur Errichtung von Ingenieurbauwerken erforderlich,
- zur Versickerung oder Ableitung von zu sammelndem Oberflächenwasser werden neue Sickerschlitze, Tiefentwässerungen, Längsrinnen und Versickererschächte mit erstellt.

Über die Erlaubnis zur Benutzung der Gewässer entsprechend der nachfolgend unter Ziffer B.4.9.2 beschriebenen wasserrechtlichen Tatbestände wird aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG durch das Eisenbahn-Bundesamt im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss entschieden.

Die Gewässerunterhaltungspflicht und -last gründen sich auf die wasserrechtlichen Bestimmungen des WHG.

B.4.9.1 Belange der Wasserwirtschaft

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der im Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes im Einklang. Die Stellungnahmen der Wasserwirtschaftsämter Rosenheim und Traunstein sowie der übrigen Fachbehörden zum Vorhaben wurden berücksichtigt.

Den aus wasserwirtschaftlicher Sicht für das Einleiten in Gewässer zu beachtenden Grundsätzen wird durch die Planung nachgekommen.

Das komplette Entwässerungskonzept wurde unter Berücksichtigung

- der Berechnung der abzuleitenden Niederschlagsmengen aus den Einzugsflächen,
- der Bemessung und des Nachweises der Versickerungseinrichtungen

erstellt und mit den Wasserwirtschaftsämtern Rosenheim und Traunstein abgestimmt.

Die – im Rahmen des Anhörungsverfahrens – von den Wasserwirtschaftsämtern geforderten Auflagen sind unter Ziffer A.4.5 des Verfügenden Teils A dieses Beschlusses als Nebenbestimmungen aufgenommen, sofern sie Gegenstand der Planfeststellung sind und sofern aus Sicht der Planfeststellungsbehörde Regelungen zur Sicherung der Belange der Wasserwirtschaft zu treffen sind.

B.4.9.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Durch das Vorhaben werden wasserrechtliche Tatbestände erfüllt, die der Erlaubnis bedürfen (§ 8 Abs. 1 WHG).

Im Verfügenden Teil A Ziffer A.3.1 werden die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse ausgesprochen. Die zuständige Wasserbehörde wurde gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Rahmen ihrer Beteiligung am Verfahren gehört.

Sofern Niederschlagswasser aus den Gleisanlagen in den Untergrund versickert wird, ist mangels Vorliegen eines wasserrechtlichen Benutzungstatbestands eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich.

Die Erlaubnisse nach Maßgabe der Planunterlagen zu nachfolgend beschriebenen wasserrechtlichen Tatbeständen können erteilt werden, da aufgrund der geplanten Anlagen in Verbindung mit den im Plan bereits vorgesehenen und mit den im Verfügenden Teil A aufgeführten Vorkehrungen schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten sind (§ 12 und §§ 10 Abs. 1, 11, 15 WHG). Nachteilige Auswirkungen auf Rechte oder rechtlich geschützte Interessen Dritter sind ebenfalls nicht zu befürchten.

Erlaubnis für die dauerhafte Einleitung von Stoffen in das Grundwasser

Entsprechend der Entwässerungsplanung wird das anfallende Oberflächenwasser aus den Gleis- und Bahnsteiganlagen sowie aus den Ingenieurbauwerken über die vorgesehenen Versickerungseinrichtungen ((Ver-)Sickerschlitze, Rohrrigolen, Sickergräben und -mulden, Sicker-/ Versickerschächte) in den Untergrund versickert.

Das Einleiten von unverschmutztem und gering verschmutztem Niederschlagswasser in das Grundwasser stellt die Benutzung eines Gewässers nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Einleiten von Stoffen in Gewässer) dar.

Die Erlaubnisse werden gemäß § 15 WHG als gehobene Erlaubnis erteilt, weil die Benutzung des Gewässers (hier: Grundwasser) dauerhaft erfolgt und im öffentlichen Interesse liegt.

Erlaubnis für die dauerhafte Einleitung von Stoffen in Oberflächengewässer

Entsprechend der Entwässerungsplanung wird das anfallende Oberflächenwasser von Gleisanlagen und sonstigen technischen Bauwerken (Eisenbahnüberführung Hirschbach, Eisenbahnüberführung GVS Polling – Weiding) gesammelt und über Versickerungseinrichtungen bzw. Entwässerungsanlagen (Bahngraben, Mulden) in den Inn und den Hirschbach eingeleitet.

Das Einleiten von unverschmutztem und gering verschmutztem Niederschlagswasser in ein Oberflächengewässer stellt die Benutzung eines Gewässers nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Einleiten von Stoffen in Gewässer) dar.

Die Erlaubnisse werden gemäß § 15 WHG als gehobene Erlaubnis erteilt, weil die Benutzung des Gewässers (hier: Oberflächengewässer) dauerhaft erfolgt und im öffentlichen Interesse liegt.

Erlaubnis für das dauerhafte Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Die Eisenbahnüberführungen (Töginger Straße, Ehringer Weg, Hirschbach und GVS Polling – Weiding) werden im Grundwasser gegründet. Die Gründungselemente verbleiben somit dort. Dadurch werden dauerhaft feste Stoffe in das Grundwasser eingebracht. Dies stellt eine Benutzung des Gewässers nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Einbringen von Stoffen in Gewässer) dar.

Die Erlaubnisse werden gemäß § 15 WHG als gehobene Erlaubnis erteilt, weil die Benutzung des Gewässers (hier: Grundwasser) dauerhaft erfolgt und im öffentlichen Interesse liegt.

Erlaubnis für das dauerhafte Aufstauen von Grundwasser

Die fertigen Bauwerke der Eisenbahnüberführungen (Ehringer Weg, Hirschbach und GVS Polling – Weiding) werden im Grundwasser gegründet.

Das Aufstauen des Grundwassers durch die Einengung des Grundwasserstroms infolge der fertigen Bauwerke stellt eine Benutzung des Grundwassers nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG dar.

Die Erlaubnisse werden gemäß § 15 WHG als gehobene Erlaubnis erteilt, weil die Benutzung des Grundwassers dauerhaft erfolgt und im öffentlichen Interesse liegt.

Beschränkte Erlaubnis für das vorübergehende Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer (hier: Grundwasser und oberirdische Gewässer) während der Bauphase

Zur Herstellung der Eisenbahnüberführungen sind bauzeitliche Verbauwände im Grundwasserbereich sowie eine provisorische Querung des Bachgrabens (Hirschbach) infolge des Wegeausbaus für Baustellenverkehr erforderlich. Weiter ist während der Bauphase eine Versickerung in temporäre Versickerungsanlagen sowie eine Wasserhaltung für Oberflächen- und Sickerwasser mit Einleitung in den Hirschbach vorgesehen.

Diese Maßnahmen stellen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG sowohl die Benutzung des Grundwassers als auch die Benutzung eines oberirdischen Gewässers (Hirschbach) dar.

Die Erlaubnis wird gemäß Art. 15 BayWG als beschränkte Erlaubnis erteilt, weil die Benutzung des Gewässers nur vorübergehend während der Bauzeit erforderlich ist und nicht länger als ein Jahr dauert.

Beschränkte Erlaubnis für das vorübergehende Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser während der Bauphase

Im Rahmen der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ehringer Weg (km 4,589, Strecke 5723) ist eine vorübergehende Grundwasserabsenkung notwendig.

Diese Maßnahme stellt nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG eine Benutzung des Grundwassers dar.

Die Erlaubnis wird gemäß Art. 15 BayWG als beschränkte Erlaubnis erteilt, weil die Benutzung des Grundwassers nur vorübergehend während der Bauzeit erforderlich ist und nicht länger als ein Jahr dauert.

B.4.9.3 Einwendungen, Forderungen und Hinweise

B.4.9.3.1 Wasserwirtschaftsamt Rosenheim

Die Auflagenvorschläge und Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim wurden – soweit sie für dieses Verfahren relevant sind – in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses unter der Ziffer A.4.5 aufgenommen. Die nicht aufgenommenen Auflagenvorschläge werden nach Prüfung zurückgewiesen, da sie nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. Dies bezieht sich auf den Auflagenvorschlag zur Verwendung von Pflanzenschutz- und Enteisungsmitteln. Dieser Vorschlag betrifft die Unterhaltung von Bahnanlagen. Dabei dürfen ohnehin nur zugelassene Pflanzenschutzmittel verwendet werden. Zudem bedarf der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln einer gesonderten Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichtsbehörde (Umweltaufsicht). Vor der Erteilung dieser Genehmigung wird das jeweils zuständige Wasserwirtschaftsamt beteiligt. Weiter hat die Vorhabenträgerin den vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim geforderten Nachweis nach Merkblatt DWA-Mi 53 erstellt und mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat diesen Nachweis als ausreichend bestätigt.

B.4.9.3.2 Wasserwirtschaftsamt Traunstein

Die Auflagenvorschläge und Hinweise des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein wurden – soweit sie für dieses Verfahren relevant sind – in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses unter der Ziffer A.4.5 aufgenommen.

Überschwemmungsgebiet Mörnbach

Das vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein übermittelte Überschwemmungsgebiet Mörnbach / Sickenbach (Flusskilometer 17,0 – 0,0) ist seit dem 05.10.2012 durch die Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 28 des Landkreises Altötting vorläufig gesichert. Das Überschwemmungsgebiet ist in dem der Bekanntmachung beiliegenden Übersichtslageplan dargestellt.

Die Bahnstrecke 5723 Mühldorf – Tüßling durchquert das vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiet des Mörnbachs im Bereich der Gemeinde Markt Tüßling.

Ausweislich des hydraulischen Gutachtens vom 20.06.2013, welches die Vorhabenträgerin hat anfertigen lassen, ist davon auszugehen, dass das antragsgegenständliche Bauvorhaben im Bereich der Gemeinde Markt Tüßling, insbesondere durch die Errichtung von Lärmschutzwänden, Einfluss auf die Abflusssituation im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet Mörnbach hat. Daher hat die Vorhabenträgerin geeignete Maßnahmen zum Ausgleich zu untersuchen. Zudem sind entsprechende Planunterlagen zu erstellen und ein ergänzendes Verfahren durchzuführen.

Da die geänderten Unterlagen noch nicht vorliegen und das ergänzende Verfahren noch nicht durchgeführt werden konnte, kann eine abschließende Entscheidung zu diesem Punkt noch nicht ergehen. Da jedoch das Planfeststellungsverfahren - abgesehen von dieser vorbehaltenen Entscheidung – entscheidungsreif ist und die Voraussetzungen eines Entscheidungsvorbehaltes nach § 74 Abs. 3 VwVfG gegeben sind, ergeht der Planfeststellungsbeschluss unter dem Vorbehalt einer abschließenden Entscheidung zum Hochwasserschutz (Feststellung geeigneter Maßnahmen zum Hochwasserschutz).

Schon jetzt steht fest, dass Maßnahmen zum Ausgleich der veränderten Abflusssituation durch das antragsgegenständliche Vorhaben im Markt Tüßling möglich sind. Es ist nicht davon auszugehen, dass die vorbehaltene Entscheidung zum Hochwasserschutz in einem ergänzenden Verfahren nicht oder nicht ausreichend zu bewältigen wäre und somit zu einer unzulässigen Problemverlagerung oder einer Unausgewogenheit der Planung führen würde.

Das geplante Vorhaben ist im Übrigen genehmigungsfähig. Da Unterlagen für eine ergänzende Planung erst zu einem späteren Zeitpunkt (31.12.2013) vorliegen werden und ein besonderes Interesse an dem Beginn der Realisierung des zweigleisigen Ausbaus Mühldorf – Tüßling besteht, wäre es ermessenfehlerhaft, die Entscheidung über das gegenständliche Vorhaben bis zur Entscheidungsreife von Hochwasserschutzmaßnahmen zurückzustellen.

B.4.9.3.3 Landratsamt Altötting

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin eine Tekturplanung zur Entwässerung der Gartenstraße erarbeitet, die eine Entwässerung der Gartenstraße auf die AÖ 12 verhindern soll. Diese Tekturplanung wurde dem Landratsamt Altötting mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 25.02.2013 zur Abstimmung zugesandt. Mit Schreiben vom 19.04.2013 hat das Landratsamt Altötting dieser Tek-

turplanung als konsensfähige Lösung zugestimmt, sich jedoch vorbehalten, die Entwässerung nach dem Bau der Gartenstraße zu überprüfen. Sofern eine Änderung erforderlich werden würde, hat das Landratsamt Altötting gefordert, dass die Vorhabenträgerin verpflichtet sei, die dann notfalls erforderlichen Änderungen durchzuführen. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist im Verfügenden Teil dieses Beschlusses enthalten (s. Ziffer A.4.8.14).

Zum Überschwemmungsgebiet Mörnbach wird auf die vorangegangene Ziffer verwiesen.

B.4.10 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der geplanten Anlagen kann nach Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) zugelassen werden.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion i.S.d. § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt die Nachteile für andere Funktionen des Bodens.

Schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten. Insbesondere durch den Ausbau und den Bau von Lärmschutzwänden gehen zwar bestehende offene Bodenflächen verloren (z. B. Teilversiegelung durch Gleisschotterkörper) bzw. werden Bodenfunktionen längerfristig beeinträchtigt (Überbauung). Die Inanspruchnahme von Boden ist auf das unvermeidliche Mindestmaß beschränkt worden. Vorübergehende Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen während der Bauzeit (vorübergehende Inanspruchnahme) werden durch Maßnahmen, welche die Vorhabenträgerin ihrer Planung zugrunde gelegt hat, so weit wie möglich vermieden. Im Anschluss an die Beendigung der Bauarbeiten wird der Boden weitestgehend wieder in seinen ursprünglichen Zustand versetzt.

Wenn Bodenmaterial im Zuge der Bauarbeiten zwischengelagert werden muss, hat das unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke (DIN-Normen o.ä.) zu geschehen. Soweit Mutterboden von den Baumaßnahmen betroffen ist, ist

dieser unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke (DIN-Normen o.ä.) ordnungsgemäß zwischen zu lagern (vgl. auch § 202 BauGB).

Im Übrigen sind die bauausführenden Firmen anzuweisen, bei der Verwendung von Baumaschinen sowie bei der Lagerung von Baumaterialien sicherzustellen, dass Gefährdungen des Bodens vermieden werden.

Entsprechende Nebenbestimmungen sind im Verfügenden Teil A unter Ziffer A.4.6 aufgenommen. Die von den Fachbehörden im Verfahren benannten Auflagen und Hinweise wurden im Beschluss berücksichtigt.

B.4.11 Abfallwirtschaft

Die mit der Durchführung des planfestgestellten Vorhabens verbundenen Baumaßnahmen haben zur Folge, dass verschiedene Baumaterialien und technische Anlagen ausgebaut werden und nicht wieder unmittelbar im Bereich der Bahnanlage verwendet werden können.

Das anfallende Material ist ordnungsgemäß entsprechend der gesetzlichen Regelungen zu entsorgen. Soweit es der Bauzustand erforderlich machen sollte, dass auszubauendes Material zwischengelagert werden muss, ist sicherzustellen, dass die Zwischenlagerung entsprechend der gesetzlichen Vorschriften, insbesondere zum Schutz des Wassers und des Bodens, durchgeführt wird.

Für den Fall, dass bei den Baumaßnahmen Altlasten oder altlastenverdächtigtes Material vorgefunden werden, ist dies dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich anzuzeigen sowie unter Einschaltung und Beteiligung der zuständigen Behörden für die ordnungsgemäße Sanierung Sorge zu tragen.

Entsprechende Nebenbestimmungen sind im Verfügenden Teil A unter Ziffer A.4.7 aufgenommen. Die von den Fachbehörden im Verfahren benannten Auflagen und Hinweise wurden im Beschluss berücksichtigt.

B.4.12 Straßen, Wege und Zufahrten

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden Baustellenzufahrten notwendig. Dafür werden bereits vorhandene Straßen genutzt. Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt.

Die Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht und in den Planunterlagen beschrieben.

Bestimmte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erforderliche Nebenbestimmungen wurden im Verfügenden Teil A unter Ziffer A.4.8 aufgenommen.

B.4.12.1 Einwendungen Landratsamt Altötting

Das Landratsamt Altötting äußert in seiner Stellungnahme, dass der Benutzung des Flurstückes 409/22 (Markt Tüßling) zum Aufbau der Baustelleneinrichtungsfläche nur unter der Maßgabe einer statischen Prüfung der am Radweg entlang führenden Stützmauer zugestimmt werde. Die Stützmauer sei nur zur Absicherung des Radweges, nicht zum Tragen von großen Lasten von oben berechnet. Sollte eine Nutzung aufgrund der statischen Berechnung möglich sein, so sei vor Benutzung eine Beweissicherung des Platzes und des Radweges durchzuführen und diese Einrichtung nach Abschluss der Baumaßnahme wieder im jetzigen Zustand herzustellen. Es wurde angeregt, alternative Baustelleneinrichtungsflächen in der Nähe zu untersuchen. Weiter werden diverse Forderungen zur geplanten Verlängerung der Gartenstraße vorgebracht, z.B. zur baulichen Ausführung und Entwässerung der Straße, etwaige Auswirkungen auf die Kreisstraße AÖ 12.

Nach dem Erörterungstermin hat die Vorhabenträgerin dem Landratsamt Altötting zur bauzeitlichen Grundinanspruchnahme des Flurstückes 409/22 die statische Berechnung der an das Flurstück 409/22 angrenzenden Stützmauer sowie eine Untersuchung alternativer Baustelleneinrichtungsflächen übersandt. Weiter wurden zwei Pläne zur Entwässerung der Gartenstraße übersandt, die eine Entwässerung der Gartenstraße auf die AÖ 12 verhindern sollen. Mit Schreiben vom 19.04.2013 hat das Landratsamt Altötting der Tekturplanung zur Entwässerung der Gartenstraße als konsensfähige Lösung zugestimmt, sich jedoch vorbehalten, die Entwässerung nach dem Bau der Gartenstraße zu überprüfen. Sofern eine Änderung erforderlich werden würde, hat das Landratsamt Altötting gefordert, dass die Vorhabenträgerin

verpflichtet sei, die dann notfalls erforderlichen Änderungen durchzuführen. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses enthalten (s. Ziffer A.4.8.14).

Der bauzeitlichen Inanspruchnahme des Flurstückes 409/22 wurde unter Nennung bestimmter Voraussetzungen zugestimmt. Diese vom Landratsamt genannten Voraussetzungen sind teilweise in der Tekturplanung enthalten und wurden zusätzlich in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses (s. Ziffer A.4.8.4) aufgenommen.

Hinsichtlich der diversen Forderungen des Landratsamtes Altötting zur geplanten Verlängerung der Gartenstraße ist Folgendes auszuführen. Die Forderungen, die sich auf die Entwässerung der Gartenstraße beziehen, haben sich teilweise mit der Tekturplanung zur Entwässerung der Gartenstraße erledigt.

Die nachfolgend aufgeführten laufenden Nummern (Ifd. Nr.) beziehen sich auf die Erwidern der Vorhabenträgerin. Die Forderungen des Landratsamtes Altötting mit der Ifd. Nr. 6, 8, 9 und 17 sind als Tektur in den Planunterlagen enthalten (s. z.B. Anlage 1 der Planunterlagen). Die Forderungen des Landratsamtes Altötting mit der Ifd. Nr. 2, 3, 10, 12, 16, 18, 21, 23 und 25 sind als Nebenbestimmungen in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen (s. Ziffer A.4.8). Die Forderungen des Landratsamtes Altötting mit der Ifd. Nr. 12 – 15 und 22 sind nicht planfeststellungsrelevant. Die Ifd. Nr. 1, 5, 19 und 20 sind bereits Gegenstand der Planfeststellung.

B.4.12.2 Einwendungen Landratsamt Mühldorf am Inn

Die Einwendung des Landratsamtes Mühldorf am Inn hinsichtlich des in der Planung enthaltenen neuen, östlichen Geh- und Radweges und seines vorläufigen Bauendes nördlich der Unterführung an der Südseite der Kreisstraße MÜ 9 hat sich im Erörterungstermin erledigt.

Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin ausgeführt, dass dieser neue östliche Geh- und Radweg einem Verlangen der Stadt Mühldorf entspringt und sei mit dieser abgestimmt. Dies hat die Stadt Mühldorf im Erörterungstermin bestätigt. Die Stadt Mühldorf hat weiter ausgeführt, dass aufgrund der Bauzeit des antragsgegenständlichen Vorhabens davon auszugehen sei, dass sie die Verlängerung des Geh- und Radweges bis zum Eichfeld zeitgleich durchführen könne, so dass südlich der Eisenbahnüberführung bis Eichfeld tatsächlich eine durchgehende Verbindung des

Geh- und Radweges zur Verfügung stünde. Das Landratsamt Mühldorf am Inn zeigt sich mit der zeitgleichen Umsetzung der Herstellung und Verlängerung des neuen östlichen Geh- und Radweges durch die Stadt Mühldorf am Inn und die Vorhabenträgerin einverstanden.

Die Vorhabenträgerin sicherte im Erörterungstermin zu dem zu, dass sie in Abstimmung mit der Stadt Mühldorf am Inn den Sicherheitsstreifen (des Geh- und Radweges) in einer Breite von 50 cm ab dem Bordstein in Kleinpflaster ausführt. Eine diesbezügliche Nebenbestimmung ist in den Verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen (s. Ziffer A.4.8.13).

B.4.13 Infrastrukturleitungen und sonstige Anlagen Dritter

Durch die Baumaßnahmen müssen Leitungen, Kabel oder Anlagen Dritter gesichert, verlegt oder angepasst werden.

Die betroffenen Leitungen, Kabel und Anlagen sind im Einzelnen in den Spartenplänen (Anlage 8 der Planunterlagen) aufgezeigt. Hinsichtlich entsprechender Auflagen wird auf Ziffer A.4.9 im Verfügenden Teil A dieses Beschlusses verwiesen.

Die Stellungnahmen der Spartenträger aus dem Anhörungsverfahren wurden berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin hat die aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Tekturen in diesem Zusammenhang vorgenommen.

B.4.14 Denkmalschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Denkmalpflege vereinbar.

Zum Schutz des Baudenkmales und der Bodendenkmäler sind im Verfügenden Teil dieses Beschlusses unter der Ziffer A.4.11 Nebenbestimmungen (transparente Gestaltung der Lärmschutzwand im Bereich des Baudenkmales „Stationsgebäude des Bahnhofs Tüßling) als auch weitere Vorgehensweise bei dem Auffinden der Bodendenkmäler) aufgeführt, die eine Schädigung dieser Bodendenkmäler bzw. deren Schutz gewährleisten sollen.

Die denkmalrechtliche Erlaubnis zu den Erdarbeiten im Bereich der Bodendenkmä-
ler ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst (§ 75 Abs. 1
VwVfG)

B.4.15 Landwirtschaft

Durch die geplanten Baumaßnahmen werden landwirtschaftliche Flächen Dritter vo-
rübergehend durch die Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch
genommen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden diese Flächen wieder in
ihren ursprünglichen Zustand durch Bodenlockerungen und dem Auftragen der bis-
her vorhandenen Humusschicht versetzt.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das Bau-
vorhaben mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist.

Entsprechende Nebenbestimmungen sind zur Klarstellung im Verfügenden Teil A
unter Ziffer A.4.12 aufgenommen. Die entsprechenden Stellungnahmen der Fach-
behörden aus dem Anhörungsverfahren wurden hierbei berücksichtigt.

B.4.16 Grundinanspruchnahme

B.4.16.1 Grundinanspruchnahme

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen auch private Belange nicht entgegen. Sol-
che Belange sind vor allem durch vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnah-
me von Grundstücksflächen betroffen.

Die für das Vorhaben erforderliche Inanspruchnahme von Grundstücken ist im
Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 10) und den Grunderwerbsplänen (Anlage 9)
dargestellt.

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die Inanspruchnahme von Flächen aus
Privateigentum für das antragsgegenständliche Bauvorhaben. Außerdem ist die vo-

rübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen während der Baudurchführung als Baustelleneinrichtungsflächen oder Baustraßen erforderlich.

Bei der Bewertung der von einem Eisenbahnbauvorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken – seien sie bebaut oder unbebaut – grundsätzlich einen bedeutsamen Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Das Interesse, welches ein Eigentümer an der Haltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Das planfestgestellte Vorhaben einschließlich aller Folgemaßnahmen ist im Hinblick auf den vorgesehenen Ausbaustandard vom Flächenbedarf auf ein notwendiges und nach zusätzlicher Optimierung insoweit nicht noch mehr verringerbares Mindestmaß dimensioniert worden. Die damit verbundenen Eingriffe in das private Grundeigentum (Grunderwerb; Grunddienstbarkeiten; vorübergehende Grundinanspruchnahme) sind unvermeidlich und aus Gründen des allgemeinen Wohls gerechtfertigt.

Die Beibehaltung der bestehenden Trasse ist mit Bezug auf die Planungsalternativen objektiv sinnvoll und angemessen. Die mit der eigentlichen Trasse funktional verbundenen Folgemaßnahmen sowie die Baustelleneinrichtungsflächen sind unter Berücksichtigung der landschaftlichen und örtlichen Gegebenheiten so dimensioniert worden, dass eine unnötige Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ausgeschlossen ist. Eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme privaten Grundeigentums ist daher nicht möglich, ohne dass andere schutzwürdige Belange in nicht hinnehmbarer Art und Weise zurückstehen müssten.

Auch z.B. eine Vermeidung von Eingriffen an einer Stelle führt lediglich zu Eingriffen an anderer Stelle und ist hier im Hinblick auf die insgesamt zu beachtenden schutz-

würdigen Belange als auch bzgl. der Wirtschaftlichkeit der Planung nicht zu bevorzugen.

Die mit der Planung verbundenen öffentlichen Interessen haben so großes Gewicht, dass sie die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums überwiegen. Entsprechend der Planungsziele sind die Eingriffe in das Privateigentum verhältnismäßig und zumutbar.

Die Eigentümer haben zum Ausgleich für die zu erleidenden Rechtsverluste gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 22, 22a AEG i.V.m. Art. 8 ff. BayEG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen den Träger des Vorhabens (vgl. die Nebenbestimmung im Verfügenden Teil Ziffer A.4.10 dieses Beschlusses sowie unten Ziffer B.4.16.2).

B.4.16.2 Entschädigung durch unmittelbare Inanspruchnahme von Eigentum

Die Planfeststellungsbehörde trifft die in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Entscheidungen über Entschädigungsansprüche dem Grunde nach.

Solche Ansprüche bestehen insbesondere im Hinblick auf unmittelbare Eigentumsbeeinträchtigungen wie dauerhafte bzw. vorübergehende Grundinanspruchnahme.

Für den eintretenden Rechtsverlust durch unmittelbare Inanspruchnahme von Eigentum und für sonstige, durch eine Enteignung eintretende Vermögensnachteile ist Entschädigung zu leisten.

In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach entschieden. Art und Höhe der Entschädigung (z.B. in Geld oder geeignetem Ersatzland) sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabenträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder – falls dabei keine Einigung erzielt werden kann – in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln.

Hinsichtlich des eigentlichen Grunderwerbs mit Kaufverhandlungen zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Eigentümern sowie eventueller Enteignungsverfahren und Festsetzungen von Entschädigungen ist zu beachten, dass diese

Punkte nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind und daher in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt werden. Die Planfeststellung hat diesbezüglich eine enteignungsrechtliche Vorwirkung (vgl. §§ 21, 22 AEG) für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren.

Der Planfeststellungsbeschluss eröffnet der Vorhabenträgerin damit zwar den Zugriff auf privates Eigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich vielmehr darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

B.4.16.3 Entschädigung für mittelbare Auswirkungen auf grundrechtlich geschützte Eigentumspositionen

Durch das Vorhaben werden Eigentumspositionen auch mittelbar beeinträchtigt z.B. durch Schall- und Erschütterungsimmissionen aus dem Betrieb oder dem Bau der Eisenbahnstrecke.

Trotz der hiergegen vorgesehenen (bzw. vorbehaltenen) Schutzmaßnahmen können Entschädigungsansprüche für verbleibende unzumutbare Immissionsbeeinträchtigungen aus dem planfestgestellten Vorhaben entstehen, wenn weitergehende Schutzmaßnahmen z.B. untunlich sind (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Von solchen Immissionsbeeinträchtigungen können Wohnräume oder Außenwohnbereiche infolge der Schall- und Erschütterungsimmissionen aus dem Betrieb oder dem Bau der Eisenbahnstrecke betroffen sein.

Entschädigungen für tatsächlich vorhandene unzumutbare (mittelbare) Auswirkungen auf grundrechtlich geschützte Eigentumspositionen werden in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in direkten Verhandlungen zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Eigentümern. Insofern kann die Entscheidung auf die Angabe der für die Berechnung maßgebenden Faktoren beschränkt bleiben. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter den jeweils zugehörigen Schutzbestimmungen des Verfügenden Teils A dargelegt. Sollte hierbei eine Einigung über die Entschädigung nicht zustande kommen, bleibt die Entschädigungsregelung einem späteren Verfahren im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG durch das Eisenbahn-Bundesamt vorbehalten.

Die Eigentümer der im Verfügenden Teil A Ziffer A.4.3.2.2 aufgeführten Anwesen haben gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf Erstattung von tatsächlich erbrachten Aufwendungen für sog. passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenstern und ggf. Dämmungen an Umfassungsbauteilen von baulichen Anlagen), welche der Gewährleistung eines zumutbaren Innenraumpegels innerhalb schutzbedürftiger Räume dienen.

Darüber hinaus besteht gegebenenfalls ein Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von sog. Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnliche zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Anlagen; nicht generell Gärten, Rasenflächen und ähnliches Gelände), soweit die jeweils zulässigen gebietsbezogenen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist dabei die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt.

Bei der Bemessung der Entschädigung für eine tatsächlich vorhandene eingeschränkte Außenwohnbereichsnutzung infolge von Lärmbeeinträchtigungen ist die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ heranzuziehen. Als maßgebende Faktoren bei der Bemessung der Entschädigung sind der Bodenwert der Grundstücke, deren Nutzungsart und die Höhe der künftigen Verlärmung zu nennen. In Anlehnung an die gefestigte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht richtet sich die im Einzelfall als „angemessen“ zu sehende Entschädigung nach der Wertminderung des gesamten Grundstückes und nicht nur nach der dem „Wohnen im Freien“ dienenden Teilfläche.

Als Zumutbarkeitsgrenzen gelten dabei die in der VLärmSchR 97 aufgezeigten Kriterien.

Hinsichtlich der Immissionen aus Erschütterungen ist im Verfügenden Teil A Ziffern A.4.3.3 eine (abschließende) Entscheidung über ggf. erforderliche Schutzmaßnahmen vorbehalten worden. Sollten im Zuge dieser nachfolgenden Vorbehaltsauflösung tatsächlich Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der jeweiligen Schutzkriterien erforderlich werden, so hat die Vorhabenträgerin diese umzusetzen oder – für den Fall, dass diese technisch nicht möglich oder untunlich sein sollten – den von der Nichteinhaltung Betroffenen eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

Die Höhe der Entschädigung für eine eingeschränkte Nutzung von Wohnräumen infolge von Erschütterungen oder sekundärem Luftschall richtet sich nach einem dann einzuholenden Verkehrswertgutachten. Beurteilungsmaßstab sind dabei die im Verfügbaren Teil A unter den Ziffern A.4.3.3 als Zumutbarkeitsgrenzen aufgezeigten Kriterien.

In Bezug auf den Schutz vor baubedingten Geräuschimmissionen sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen–“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungswirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 beschriebene Beurteilungsverfahren anzuwenden und die dort unter 6.5.4.3 genannten Maßnahmen umzusetzen. Sollte in z.B. unumgänglich notwendigen Ausnahmefällen auf die Umsetzung ggf. notwendiger oder möglicher Minderungsmaßnahmen verzichtet werden, hat die Vorhabenträgerin dies dem Eisenbahn-Bundesamt unter Angabe der Gründe rechtzeitig vorher mitzuteilen. Eine Entscheidung über die Anordnung ggf. dennoch erforderlich werdender (weiterer) Schutzmaßnahmen oder ggf. einer Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmeinwirkungen behält sich das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG vor.

Eventuell eintretende und tatsächlich auf das Vorhaben zurückzuführende (baubedingte) Gebäudeschäden werden von der Vorhabenträgerin aus Eigeninteresse über ein Beweissicherungsverfahren erfasst und entsprechend der zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt. Eine weitergehende Festlegung möglicher Schadensersatzansprüche ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu treffen, da die tatsächlichen Auswirkungen noch nicht absehbar sind, sondern ggf. erst beim Bau in Erscheinung treten. Vorliegend genügt es, dass diese Ersatzansprüche ausreichend gesichert sind.

Gebäudeschäden durch den Betrieb der Eisenbahnstrecke sind grundsätzlich auszuschließen.

B.4.16.4 Einzelne Einwendungen zur Grundinanspruchnahme

Im Anhörungsverfahren haben sich einzelne Einwender gegen die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Flurstücke bzw. Grundstücke gewandt.

B.4.16.4.1 Wegfall der Ersatzmaßnahmen E 2, E 3, E 4, E 6 und E 7

Aufgrund von privaten Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin die Ersatzmaßnahmen E 2 bis E 4, E 6 und E 7 wieder aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan herausgenommen. Dies führt zu einer Verringerung bzw. zu einem Entfall von Grunderwerb bei den Grunderwerbsverzeichnis-Nr. H 46 (Flst. 288, Gemarkung Hart), H 51 (Flst. 291, Gemarkung Hart), H 52 (Flst. 292, Gemarkung Hart), H 53 (Flst. 293, Gemarkung Hart), H 54 (Flst. 296, Gemarkung Hart), H 55 (Flst. 298, Gemarkung Hart), P 12 (Flst. 1404/4, Gemarkung Polling), P 14 (Flst. 1429, Gemarkung Polling), P 15 (Flst. 1430, Gemarkung Polling), P 20 (Flst. 1493, Gemarkung Polling), P 22 (Flst. 1509, Gemarkung Polling), P 23 (Flst. 1510, Gemarkung Polling), P 24 (Flst. 1511, Gemarkung Polling), P 26 (Flst. 1535, Gemarkung Polling), T 56 (Flst. 518, Gemarkung Tüßling), T 58 (Flst. 519, Gemarkung Tüßling), T 59 (Flst. 520, Gemarkung Tüßling) und T 60 (Flst. 522, Gemarkung Tüßling).

Die diesbezüglichen Einwendungen haben sich damit erledigt.

B.4.16.4.2 Grundinanspruchnahme für Bahnanlagen und notwendige Folgemaßnahmen (wie z.B. Straßen- und Wegebau) sowie vorübergehende Grundinanspruchnahme für Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen

In diesem Zusammenhang wird auf die Ausführungen unter Ziffer B.4.16.1 und B.4.16.2 verwiesen.

B.4.16.4.3 Forderung von Stützmauern statt Böschung

B.4.16.4.3.1 Stützmauer an der Töginger Straße im Bereich Mühldorf am Inn

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat die Vorhabenträger aufgrund privater Einwendungen eine Tekturplanung erarbeitet, in der die Böschung an der östlichen (Flst. 822/18, Gemarkung Mühldorf am Inn) und süd-westlichen Seite (Flst. 839/2, 838/2, Gemarkung Mühldorf am Inn) der Töginger Straße in der Stadt Mühldorf am Inn jeweils durch eine Stützmauer ersetzt wird. Dies führt zu einer reduzierten dauerhaften Grundinanspruchnahme auf den genannten Grundstücken. Ein vollständiger Verzicht auf die Grundinanspruchnahme ist aber nicht möglich. Aufgrund der nunmehr zu errichtenden Stützmauern konnten die jeweils in diesem Bereich verlaufenden Baustraßen von den Grundstücken weg und näher zu den zu errichtenden Stützmauern verschoben werden.

Den Einwendungen konnte damit teilweise Rechnung getragen werden. Da ein vollständiger Verzicht auf die Grundinanspruchnahme nicht möglich ist, werden die Einwendungen im Übrigen zurückgewiesen.

B.4.16.4.3.2 Stützmauer im Bereich der Flurstücke 838, 838/1, 838/2 und 836/2 (jeweils Gemarkung Mühldorf am Inn) an der nördlichen Seite zur Bahnlinie

Die Eigentümer der Flurstücke 838, 838/1, 838/2 und 836/2 wenden sich gegen die von der Vorhabenträgerin geplante Grundinanspruchnahme zum Anlegen einer Böschung und fordern stattdessen die Errichtung einer Stützmauer. Hinsichtlich Flst. 836/3 komme erschwerend der Verlust an Baurecht und Altersversorgung hinzu. Auf Flst. 836/3 sei nach der Grundinanspruchnahme kein Platz für eine Bebauung mit zwei Einfamilienhäusern möglich.

Die Vorhabenträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ausgeführt, dass die vom Gesetzgeber vorgesehene Ausbaugeschwindigkeit von 160 km/h mit dem vorhandenen Kurvenradius nicht erreicht werden könne. Hierzu sei eine Kurvenaufweitung erforderlich. Die Vorhabenträgerin habe bei der Ausbautrasse den minimal möglichen Kurvenradius, der nach den geltenden technischen Regeln möglich ist, um eine Geschwindigkeit von 160 km/h zu fahren, zu Grunde gelegt. Mit der damit verbundenen Kurvenaufweitung lasse es sich aber nicht ver-

meiden, dass das bestehende Gleis näher zu den im Kurveninneren liegenden Grundstücken hin verschoben werde und dafür, sowie für die Errichtung der Lärmschutzwand Grunderwerb erforderlich werde. Die Bahnanlage rücke damit insgesamt näher an die Grundstücke der Einwender heran, unabhängig von einer etwaigen Stützwand, die dies auch nicht verhindern könne.

Maßgeblicher Zwangspunkt sei hier das Kreuzungsbauwerk und der Straßenzug der Töginger Straße, der einen Festpunkt für die Trassierung darstelle. Aufgrund der weiteren, angrenzenden Bebauung der Töginger Straße könne beides nicht soweit verschoben werden, ohne dass weitere Betroffenheiten durch Grunderwerb, etc. ausgelöst werden würden. Insgesamt ergebe sich dadurch eine im Vergleich zum Bestand in Richtung der Flst.-Nr. 838 und 838/1 verschobene Gradientenlinie von bis zu 6m (Flst.-Nr 838/2 bis zu 1 m, Flst.-Nr 836/6 bis zu 4 m). Gegenüber dem Bestand seien zudem der Seitenabstand von 3,30 m zur Lärmschutzwand sowie die außen-seitige Entwässerung zusätzlich zu berücksichtigen. Damit seien eine Erweiterung der Bahnanlagen nach Süden um bis zu 9 m erforderlich. Im Bereich der Flst.-Nr. 838/2 und 836/3 sei in jedem Fall von einer dauerhaften Inanspruchnahme für Bahnanlagen auszugehen. Zur Errichtung der Bahnanlagen sei überdies ein zusätzlicher Arbeitsraum als vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich. Der bestehende Bewuchs und die Bestandsböschung müssten hierfür in jedem Fall rückgebaut werden. Eine Stützmauer entlang der Grundstücksgrenzen bzw. in Teilbereichen der Grundstücksgrenzen würde lediglich die dauerhafte Inanspruchnahme des Grunderwerbs anteilig verringern, ändere jedoch nichts an der notwendigen Beseitigung des vorhandenen Bewuchses.

Die Vorhabenträgerin hat weiter ausgeführt, dass eine Stützwand gegenüber der antragsgegenständlichen Böschung für die genannten Grundstücke nicht unerhebliche Mehrkosten verursachen würde (insgesamt ca. 375.000 €). Auch ist vor dem Hintergrund des § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) (Gebot der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung) nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin sich hinsichtlich der Errichtung von Stützwänden für die genannten Grundstücke auf nicht unerhebliche Mehrkosten beruft und daher von einer Umplanung absieht.

Des Weiteren ist hinsichtlich des noch unbebauten Flst. 838/2 zu erwähnen, dass auch nach einer Grundinanspruchnahme durch den zweigleisigen Ausbau eine Bebaubarkeit mit zwei Einfamilienhäusern, wenn auch mit etwas weniger Grundstücksfläche bestehen, bleibt. Zu dem erhält die Grundstückseigentümern für die Inan-

spruchnahme ihres Grundstücks eine Entschädigung. Daher kann von einem Verlust des Baurechts oder der Altersversorgung keine Rede sein.

Schließlich ist bezüglich des Flst. 838/2 zu berücksichtigen, dass die Verschiebung des Notausganges (BWVZ-Nr. 162) als auch die Herstellung der Stützwand an der östlichen Seite zur Töginger Straße eine Verringerung der Grundinanspruchnahme bewirkt.

Eine weitere Reduzierung der Grundinanspruchnahme bei diesen Grundstücken ist aus den oben dargelegten Gründen nicht mehr möglich.

Die Forderungen nach Stützwänden an der nördlichen Seite der Grundstücke statt einer Böschung sind deshalb zurückzuweisen.

B.4.16.4.3.3 Stützmauer im Bereich des Flurstücks 846/2 (Gemarkung Mühldorf am Inn):

Auch in diesem Fall hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass ein Heranrücken der Bahntrasse an das Grundstück des Einwenders aufgrund der zu Recht vorgenommenen Ausbautrassierung nicht verhindert werden kann. Zu diesem Punkt wird auf die Argumentation der Ziffer B.4.16.4.3.2 (Kurvenaufweitung, Heranrücken der Bahntrasse) verwiesen, die hier ebenso gilt.

Nach Angaben der Vorhabenträgerin würde eine Stützwand auf dem Flurstück 846/2 Mehrkosten in Höhe von ca. 100.000€ verursachen. Vor dem Hintergrund des § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) (Gebot der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung) ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin sich hinsichtlich der Errichtung einer Stützwand auf dem genannten Grundstück auf erhebliche Mehrkosten beruft und daher von einer Umplanung absieht.

Des Weiteren müsste der Bewuchs auf Bahngrund als auch auf dem Grundstück des Einwenders sowohl für die Herstellung der Böschung als auch für die Errichtung einer Stützwand beseitigt werden. Daher ist im landschaftspflegerischen Begleitplan als Ausgleichsmaßnahme (A 1) die Rekultivierung von Hausgärten vorgesehen.

Die Forderung nach einer Stützwand ist daher zurückzuweisen.

B.4.16.4.3.4 Stützmauer im Bereich des Flurstücks 840/5 (Gemarkung Mühldorf am Inn):

Auch in diesem Fall hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargelegt, dass ein Heranrücken der Bahntrasse an das Grundstück der Einwender aufgrund der zu Recht vorgenommenen Ausbautrassierung nicht verhindert werden kann. Zu diesem

Punkt wird auf die Argumentation der Ziffer B.4.16.4.3.2 (Kurvenaufweitung, Heranrücken der Bahntrasse) verwiesen, die hier ebenso gilt.

Die Vorhabenträgerin hat hier bereits im Bereich der besonders nahen Bebauung auf dem Grundstück zur Bahntrasse hin eine Stützmauer im Bereich von km 1,294 bis km 1,328 geplant. Im weiteren Grundstücksverlauf ohne naheliegende Bebauung sei geplant auf einer Länge von ca. 95 m eine Einschnittsböschung von der Bahnanlage hin zum Grundstück herzustellen. Bereits die geplante Stützwand von 34 m (im Bereich von km 1,294 bis km 1,328) verursache Kosten in Höhe von 190.000 €. Eine Verlängerung der Stützwand um 95 m würde noch größere erhebliche Mehrkosten verursachen. Vor dem Hintergrund des § 7 Bundeshaushaltsordnung (BHO) (Gebot der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung) ist daher nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin sich hinsichtlich der Errichtung einer Stützwand auf dem genannten Grundstück auf erhebliche Mehrkosten beruft und daher von einer Umplanung absieht.

Eine spätere Bebaubarkeit des Grundstücks wird durch die Grundinanspruchnahme nicht ausgeschlossen.

Die Wertminderung des Grundstücks als auch die Grundinanspruchnahme ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu behandeln. Eine Entschädigung ist in der Ziffer A.4.10 dem Grunde nach zugesprochen.

Die Forderung nach einer verlängerten Stützwand ist daher zurückzuweisen.

B.4.16.4.4 Verschiebung des Treppenzugangs in der Lärmschutzwand im Bereich der Eisenbahnüberführung Töginger Straße (BWVZ-Nr. 162)

Im Bereich des Flurstücks 838/2 (Gemarkung Mühldorf am Inn) wird die Treppe zum Zugang der Lärmschutzwand (Notausgang) aufgrund einer Zusicherung der Vorhabenträgerin verschoben, so dass es im Bereich der Flurstücke 838/2, 838/1 und 838 (Gemarkung Mühldorf am Inn) zu einer verringerten dauerhaften Grundinanspruchnahme kommt. Eine Verlegung des Rettungsweges nach Norden ist nicht möglich, da nach dem gültigen technischen Regelwerk auf beiden Seiten der Eisenbahnstrecke Rettungswege und Fluchttüren vorhanden sein müssen.

B.4.16.4.5 Umverlegung von Baustraßen im Bereich Mühldorf am Inn

Die Grundstückseigentümer der Flst. 838, 838/1, 838/2 und 836/3 (Gemarkung Mühldorf am Inn) wenden sich gegen die Errichtung der Baustraße an ihren nördlichen Grundstücksgrenzen. Darüber hinaus wendet sich die Grundstückseigentümerin des Flst. 839/2 gegen die Baustraße entlang der westlichen Grenze ihres Grundstücks. Nach Ansicht der Einwender sei ein Baustellen-Bauverkehr mit Anfahrt über die Stichstraße Flst. 841/2, über den Durchstich bei Flst. 836/3 nach Norden, dann die Baustraße nach Westen zurück zum Ausgangspunkt geplant. Das Konzept des Kreisverkehrs sei nicht möglich, da die Statik im hinteren Bereich des Flst. 841/2 für Baufahrzeuge ungenügend sei. Die Baustraße sei nicht notwendig, da die Baustelle ohne weiteres über den Gleiskorridor bedient werden könne. Überdies stehe nördlich gegenüber des bahneigenen Grundstücks das Flst. 840/4 zur Verfügung.

Die Vorhabenträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass auf die Baustraßen im Bereich der Grundstücke der Einwender nicht verzichtet werden kann. Auf Grund der engen Platzverhältnisse zwischen Bahnanlage und den Privatgrundstücken können nicht alle baulichen Anlagen von der Gleisseite aus hergestellt werden. So sei z.B. für die Errichtung der Lärmschutzwände ein Großbagger erforderlich, welcher während der Arbeiten einen ungefähren Achsabstand von der Lärmschutzwand zum bahnlinken (neuen) Betriebsgleis von 6 – 7 m haben müsse und eine befahrbare Arbeitsebene benötige, die in geeigneter Höhenlage und Breite hergestellt werden müsse. Für beides müsse eine ausreichende Arbeitsfläche von ca. 12 m Breite zur Verfügung stehen, die nur durch bauzeitliche Inanspruchnahme auch der Privatgrundstücke der Einwender gesichert sei.

Die im Bestand vorhandene Stützwand in der Stichstraße Flst. 841/2 sei in Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger (Stadt Mühldorf am Inn) und dem Eigentümer der Stützwand überprüft und die ausreichende Belastbarkeit nachgewiesen worden. Vor Beginn der Maßnahmen werde ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, soweit nötig würden bauzeitliche Schutzmaßnahmen vorgesehen. Die Inanspruchnahme der Stichstraße 836/3 stelle in einem Abschnitt von ca. 350 m den einzigen, unbebauten Zugang zum bahnrechten Gleisbereich dar. Der Zugang sei sowohl erforderlich, um die in diesem Streckenabschnitt notwendigen Lärmschutzwände herzustellen, als auch um Vorbereitungen für den Einbau der Gleisver-

schwenkung und der Hilfsbrücke an der Töginger Straße zwischen km 1,1 und km 1,2 zu treffen. Ein Arbeiten nur in Zugpausen sei aufgrund der eingleisigen, stark belasteten Strecke und der bautechnologischen Arbeitsschrittfolgen nicht möglich. Die Befürchtung eines Baustellenkreisverkehrs könne nicht geteilt werden. Die beabsichtigte Baustellenzufahrt werde mit ca. 5 m Breite nur minimal ausgebildet, sodass nur jeweils ein Lkw einfahren und wieder auf dem gleichen Weg ausfahren müsse, bevor der nächste Lkw einfahren könne. Die vorübergehende Inanspruchnahme auf dem Flurstück 838/2 im Bauabschnitt Eisenbahnüberführung Töginger Straße sei nur für die Herstellung dieser Eisenbahnüberführung geplant, weshalb die Dauer der Inanspruchnahme bereits auf ein Mindestmaß verkürzt sei. Der zu rotdende Baumbestand auf den Flurstücken sei in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt worden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen seien u.a. im Maßnahmenblatt A1 beschrieben, die Anlage von Rasen-, Stauden und Gehölzflächen erfolge nach Beendigung der Maßnahme. Zur Sicherung des Bestandes während der Bauarbeiten und zur Abgrenzung sei ein ortsfester Bauzaun vorgesehen.

Das genannte nördliche, bahneigene Grundstück sei auch für die bauzeitliche Inanspruchnahme vorgesehen und werde während der Errichtung des neuen, linken Richtungsgleises auch intensiv genutzt. Dies sei im Lageplan der Anlage 4.1 A zur Planfeststellung zu erkennen. Es sei geplant, das neue, bahnlinke Gleis in der ersten Bauphase zu errichten, während der Zugbetrieb auf dem Bestandsgleis weiterlaufe. In dieser Phase werde die Zufahrt von Norden über das bahneigene Flurstück 848/4 betrieben. Eine Inanspruchnahme der vom Einwender benannten Grundstücke erfolge in dieser Phase nicht. Erst in einer der nächsten Bauphasen werde der Betrieb auf das neue Gleis verschwenkt, um das jetzige Bestandsgleis zu erneuern und die südlichen Lärmschutzwände zu errichten. Eine Zufahrt über das bahneigene, nördliche Flurstück 848/4 sei dann nicht mehr möglich, weil dies eine Querung des Betriebsgleises erfordern würde, was der dann stattfindende Zugbetrieb nicht mehr zulasse. Lediglich in dieser Phase und nur für die Dauer der Arbeiten im Bereich der Grundstücke der Einwender sei die Zugänglichkeit und damit vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich.

Die Forderung nach Verzicht auf die nördliche und westliche Baustraße im Bereich der genannten Grundstücke wird daher zurückgewiesen.

B.4.16.4.6 Verschiebung der Fluchttür im Bereich der Gemeinde Markt Tüßling von km 8,005 nach km 7,963

Auf Grund von Einwendungen der Grundstückseigentümer des Flst. 384 (Gemarkung Tüßling) hat die Vorhabenträgerin nach dem Erörterungstermin eine Tekturplanung erstellt, in der die Fluchttür in km 8,005 nach km 7,963 (s. Anlage 4.10 A) verschoben wird. Die dauerhafte Grundinanspruchnahme reduziert sich dadurch von 652 m² auf 188 m². Eine Inanspruchnahme des nördlichen Randes des Grundstückes wird aber nach wie vor für einen Fluchtweg benötigt. Auch auf die vorübergehende Inanspruchnahme des nördlichen (Zwickel-)Bereichs kann nicht verzichtet werden.

Durch die Verschiebung der Fluchttür konnte die dauerhafte Grundinanspruchnahme auf ein Minimum reduziert werden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Ziffer B.4.16.2 verwiesen.

B.4.16.4.7 Grunderwerb Flst. 121, Gemarkung Hart (Grunderwerbsverzeichnis-Nr. H2)

Der Grundstückseigentümer wendet sich gegen die dauerhafte Inanspruchnahme seines o.g. Flurstücks. Das Grundstück besitze für ihn einen hohen ideellen Wert und er möchte dieses innerhalb der Familie weiter vererben.

Das Flurstück wird im Rahmen des antragsgegenständlichen Vorhabens für die Erstellung einer Rettungszufahrt zu der Eisenbahnstrecke als auch größtenteils für artenschutzrechtliche Maßnahmen (Anlage von Biotopstrukturen zur Förderung von Reptilien, A 6) in Anspruch genommen.

Die Maßnahmen A 6 ist die einzige Maßnahme dieser Art auf der bahnrechten Seite der Ausbaustrecke Mühldorf – Tüßling und besitzt somit eine hohe Bedeutung für den Erhaltungszustand der Zauneidechse. Durch das Ausbauvorhaben sind Lebensräume der streng geschützten Population der Zauneidechse betroffen. Zur Sicherung ihres Erhaltungszustands und um die Eingriffe in ihren Lebensraum südlich der Ausbaustrecke zu kompensieren ist die Maßnahme A 6 erforderlich. Der Ausgleich für Eingriffe in diese Habitate hat eingriffsnah zu erfolgen, damit die Zauneidechsen die Möglichkeit besitzen, in ihre ursprünglichen Habitate zurückzukehren. Ein Wegfallen dieser Maßnahme hätte zur Folge, dass entlang der Ausbaustre-

cke auf der bahnrechten Seite aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Kompensation für die Eingriffe in die Habitate von Zauneidechsen erfolgen könnte.

Die Vorhabenträgerin hat, da auf die Grundinanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, das Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplan dahingehend geändert, dass für den Teil des Grundstücks, der für die artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme in Anspruch genommen wird, kein dauerhafter Grunderwerb erfolgt, sondern es wird eine dingliche Sicherung vorgesehen. So kann das Grundstück, abgesehen von dem Teil, der für die Rettungszufahrt erworben werden muss, im Eigentum des Einwenders verbleiben und innerhalb der Familie weitervererbt werden. Für die dingliche Sicherung als auch für den Grunderwerb erhält der Einwender eine Entschädigung (s. Ziffer A.4.10 und B.4.16.2).

B.4.16.4.8 Notauffahrt, Flst 1493 (Gemarkung Polling)

Der Pächter des o.g. Flurstückes wendet ein, dass für die Pachtfläche noch ein langfristiger Pachtvertrag (8 Jahre) bestehe. Die Fläche sei für eine Auffahrtsfläche (Notauffahrt) erforderlich, die an dieser Stelle tatsächlich jedoch nicht benötigt werde. Auf der anderen Seite der Bahntrasse bestünde genügend Platz, auch handle es sich dort um eine brachliegende und ungenutzte im Eigentum der DB AG stehende Fläche.

Die Vorhabenträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar ausgeführt, dass die benötigte Notauffahrt auf der gegenüberliegenden Seite der Bahntrasse nicht geeignet ist. Die streitige Zufahrt in Bahn km 3,577 - km 3,399 ist für diesen Streckenkilometer erforderlich, um eine schnelle Erreichbarkeit des Streckenabschnitts für Rettungs- und Instandhaltungskräfte von der ehemaligen B 12 aus sicherzustellen. Eine entsprechende Forderung bestehe seitens der Kreisbrandinspektion. Nach geltendem Regelwerk dürfe die Auffahrtsrampe eine maximale Längsneigung von 3% aufweisen. Insofern sei die bestehende Rampe auf der anderen Seite der Bahntrasse nicht tauglich, weil sie eine weit höhere Steigung aufweise und auch nicht insoweit ertüchtigt werden könne. Um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten, aber auch um eine schnelle Zufahrt von der ehemaligen B12 aus zu gewährleisten, entspreche die gewählte Rampenlänge und damit die Dimensionierung des gesamten Zugangsbauwerks einschließlich Dammverbreiterung dem minimalen Flächenbedarf und stelle damit den minimalen Eingriff dar. Die Positio-

nierung des gleichen, minimalen Rampenbauwerks (inkl. Wende- und Aufstellplatz) auf der bahnrechten Seite, wie dies vom Einwender gefordert werde, würde die Verlegung der angrenzenden Bahnhofstraße, die Verlegung des Grünbachs und der straßenparallel verlaufenden Flutmulde erforderlich machen. Dies würde über die eigentliche Flächeninanspruchnahme hinaus, die gleichwohl nicht nur auf bahneigenem Grund möglich sei, zusätzliche Eingriffe in die anliegende Wohnbebauung und damit ebenfalls in Privatgrundstücke bedeuten. Zudem sei zu beachten, dass bahnlinks eine Lärmschutzwand zum Schutz der angrenzenden Bebauung geplant sei. Ein Zugang auf dieser Seite, z. B. in Form einer Zugangstüre würde nicht die gleichen Möglichkeiten wie bahnrechts ohne Lärmschutzwand bieten. Die gewählte Rampenpositionierung sei deshalb das Ergebnis der Abwägung verschiedener Erfordernisse und Betroffenheiten. Auf die geplante Lage der Rampe könne deshalb nicht verzichtet werden.

Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

B.4.16.4.9 Aufreißen des Waldsaums auf Flst. 1542 (Gemarkung Polling)

Die Grundstückseigentümer der Flst. 1540/2 und 1542 (jeweils Gemarkung Polling) befürchten, dass durch den Arbeitsstreifen auf dem Weg (Flst. 1423) ein besonders schutzwürdiger Waldrand aufgerissen würde. Sie fordern daher, den Arbeitsstreifen auf die andere Seite des Weges zu verlegen, hilfsweise den Arbeitsstreifen so auszugestalten, dass der Waldsaum des Flst. 1542 an dieser Stelle nicht aufgerissen wird.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu nachvollziehbar, dass den Bestandswaldflächen in Richtung Bahntrasse kein forstwirtschaftlich besonders schutzwürdiger Waldsaum vorgelagert sei. Bei sehr starken Stürmen könnten hier schon heute Sturmschäden entstehen. Zudem handelt es sich dort nicht um eine besonders windexponierte Lage, sondern um Wald annähernd ebener Oberfläche. Es komme durch die Ausbausituation zu keiner wesentlichen Verschlechterung der gegebenen Situation. Eine Erhöhung der Empfindlichkeit des Waldbestandes durch die Entfernung eines hauptsächlich 4 m, in seltenen Fällen 10 m breiten Streifens sei angesichts des Bestandes unwahrscheinlich.

Die Forderung wird daher von der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen.

B.4.17 Private Belange

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen auch private Belange nicht entgegen. Solche Belange sind hier insbesondere durch vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, der Auflassung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ im Markt Tüßling, betriebsbedingte Immissionen und Erschütterungen sowie die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe betroffen.

Die für das Vorhaben erforderliche Inanspruchnahme von Grundstücken ist im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 10) und den Grunderwerbsplänen (Anlage 9) dargestellt.

Soweit sich die Einwendungen von privat Betroffenen auf lärm- und erschütterungsbedingte Belange (z.B. Anspruchsberechtigung auf Lärmschutz, Verwendung von transparenten Elementen, Entschädigung für Außenwohnbereiche, Einhaltung der AVV Baulärm, Ausweitung der Erschütterungsuntersuchung) beziehen, wird auf die dazu ergangenen Entscheidungen im Verfügenden Teil A unter Ziffer A.4.3 sowie die themenbezogen dargestellten Begründungen unter Ziffer B.4.6 verwiesen. Sofern sich die Einwendungen auf die Planrechtfertigung beziehen wird auf die Ziffer B.4.1, für Einwendungen zur Grundinanspruchnahme auf die Ziffern A.4.10 und B.4.16 und für die Forderung nach Beweissicherungen auf die Ziffer A.4.8 verwiesen.

Über Einwendungen, die während der Erörterung durch Zusicherung der Vorhabenträgerin oder Rücknahme durch die Einwender erledigt wurden, hat die Planfeststellungsbehörde nach § 74 Abs. 2 Satz 1 VwVfG nicht mehr zu entscheiden. Gleiches gilt für diejenigen Einwendungen, denen die Vorhabenträgerin durch Tekturen nachgekommen ist oder über die im Verfahren anderweitig Einigung erzielt wurde.

Nach Anhörung und Erörterung des Vorhabens verbleibende Forderungen bzw. Einwendungen Privater werden nachfolgend zusammengefasst gewürdigt:

B.4.17.1 Auflassung des unbeschränkten Bahnübergangs in km 7,710, Strecke 5725 Tüßling - Burghausen

Die Beseitigung dieses Bahnüberganges ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Seine Beseitigung ist durch dieses Verfahren nicht

veranlasst. Eine Beseitigung dieses unbeschränkten Bahnübergangs kann in einem eigenen Verfahren nach § 18 AEG und im Nachgang zu dem antragsgegenständlichen Vorhaben erfolgen. Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

B.4.17.2 Auflassung des höhengleichen Bahnübergangs „Kellerstraße“ mit Ersatzmaßnahmen in der Gemeinde Markt Tüßling

Gegenstand der Planung ist die Auflassung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ im Markt Tüßling. Als Ersatz für den Bahnübergang ist die Verlängerung der Gartenstraße entlang der Gleise bis zur Einmündung in die Kreisstraße AÖ 12 sowie der Bau einer Bahnsteigunterführung für Fußgänger und Radfahrer mit Anbindung an die Bahnsteige im Bahnhof Tüßling, geplant. Gegen diese Auflassung liegen insbesondere private Einwendungen von Anwohnern des Wohngebietes „Neue Heimat“ in Tüßling vor.

Die von der Vorhabenträgerin geplante Beseitigung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ mit der oben beschriebenen Ersatzlösung ist nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde genehmigungsfähig.

Das Wohngebiet „Neue Heimat“ bleibt für Fußgänger und Radfahrer durch die geplante Bahnunterführung am Bahnhof Tüßling an den Ort angebunden. Der Umweg für die Fußgänger und Radfahrer beträgt ca. 500 m. Dies ist für diese Personengruppe zumutbar. Mittels Pkw bleibt der Ort über die Verlängerung der Gartenstraße bis zur Einmündung in die Kreisstraße AÖ 12 erreichbar. Der Umweg beträgt ca. 1 km. Ein solcher Umweg ist nach der Rechtsprechung des BVerwG für Pkw's ohne weiteres zumutbar.

Zu dem steht Verkehrsteilnehmern oder Anliegern keine gefestigte Rechtsposition auf Beibehaltung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ bzw. auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz als eine für sie günstige Verkehrsverbindung zu.

Der Anliegergebrauch gewährt auch unter Berücksichtigung des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz (GG) keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Anlieger werden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in der Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Eben-

falls gewährt die bloße Nutzung eines öffentlichen Weges keine geschützte Rechtsposition.

Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ist regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Der Bahnübergang „Kellerstraße“ stellt für die Einwender lediglich eine günstige Verkehrslage dar, was die Verbindung zwischen ihren Wohnhäusern und dem Ortszentrum angeht. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat der Anlieger einer Straße keinen Anspruch darauf, dass eine bisher gegebene günstige Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Hat eine Planung die Verschlechterung der für ein Grundstück bisher bestehenden günstigen Verkehrsverhältnisse zur Folge, so wird der Anlieger dadurch in aller Regel nicht in seinen Rechten verletzt.

Haben die Einwender danach keinen selbstständigen Anspruch auf Beibehaltung des Bahnübergangs „Kellerstraße“, so ist die mit der Auflassung des Bahnübergangs und der als Ersatz vorgesehenen Verlängerung der Gartenstraße und des Baus einer Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG entsprechend ihrem Gewicht zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Entscheidungsfindung ist das Interesse der Vorhabenträgerin an dem zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke im Abschnitt Mühldorf – Tüßling, der die Auflassung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ bedingt mit den Interessen der betroffenen Anwohner im Wohngebiet „Neue Heimat“ an einem Fortbestand der für sie günstigen Verkehrswegeverbindung gegeneinander abzuwägen. Die als Abwägungsmaterial beachtlichen privaten Belange beschränken sich nicht auf sich aus anderen Vorschriften ergebende subjektive öffentliche Rechte, insbesondere nicht auf das, was nach Art. 14 Abs. 1 GG verfassungsrechtlich geschützt ist. Einzustellen sind vielmehr alle mehr als nur geringfügigen schutzwürdigen Interessen, die von der Planung betroffen werden.

Dazu gehört im vorliegenden Fall auch das Interesse der Anwohner im Wohngebiet „Neue Heimat“ über den Bahnübergang „Kellerstraße“ in das Ortszentrum und zum Bahnhof Tüßling sowie auch wieder zurück zu ihren Wohngrundstücken zu gelangen. Diesem berechtigten Interesse der Anwohner steht das öffentliche Interesse am zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke im Abschnitt Mühldorf – Tüßling mit der enthaltenen Beseitigung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ gegenüber.

Um bei der Würdigung dieses Interessenkonflikts zu einem sachgerechten Ergebnis zu gelangen, ist insbesondere zu prüfen, inwieweit nach der Beseitigung des Bahnübergangs „Kellerstraße“ eine zumutbare Anbindung der Anwohner im Wohngebiet „Neue Heimat“ gewährleistet sein wird. Werden Anwohner eines Bahnübergangs bzw. Anlieger einer Straße auf neue Wegeverbindungen zu ihren Wohngrundstücken verwiesen, so müssen diese trotz der damit verbundenen Umwege zumutbar sein; verbleibende Nachteile sind dann entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen. Das bedeutet, dass die Nachteile einer Änderung der bisherigen günstigen Verkehrslage dann hinzunehmen sind, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Ausreichend ist dabei eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit.

Wie bereits oben ausgeführt, bleibt das Wohngebiet „Neue Heimat“ für Fußgänger und Radfahrer durch die geplante Bahnunterführung am Bahnhof Tüßling an den Ort und wieder zurück angebunden. Der Umweg für die Fußgänger und Radfahrer beträgt ca. 500 m. Dies ist für diese Personengruppe zumutbar. Mittels Pkw bleibt der Ort über die Verlängerung der Gartenstraße bis zur Einmündung in die Kreisstraße AÖ 12 erreichbar. Der Umweg beträgt ca. 1 km. Ein solcher Umweg ist nach der Rechtsprechung des BVerwG mit Pkw ohne weiteres zumutbar.

B.4.17.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von privaten Einwendern, teilweise durch ihren Prozessbevollmächtigten, eine Existenzgefährdung ihrer landwirtschaftlichen Betriebe durch die Inanspruchnahme ihrer landwirtschaftlichen Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geltend gemacht.

Die Vorhabenträgerin hat deshalb für die durch das antragsgegenständliche Vorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe einen öffentlich bestellten Sachverständigen für landwirtschaftliche Bewertung und Schätzung beauftragt, eine Existenzgefährdung dieser Betriebe zu untersuchen. Es wurden insgesamt 4 landwirtschaftliche Betriebe untersucht.

Nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchungen hat die Vorhabenträgerin auf die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für die naturschutzfachlichen Ersatzmaßnahmen E 2 bis E 4, E 6 und E 7 verzichtet. Diese Ersatzmaßnah-

men wurden aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan herausgenommen. Dies führt zu einer Verringerung bzw. zu einem Entfall von Grunderwerb bei die Grunderwerbsverzeichnis-Nr. H 46 (Flst. 288, Gemarkung Hart), H 51 (Flst. 291, Gemarkung Hart), H 52 (Flst. 292, Gemarkung Hart), H 53 (Flst. 293, Gemarkung Hart), H 54 (Flst. 296, Gemarkung Hart), H 55 (Flst. 298, Gemarkung Hart), P 12 (Flst. 1404/4, Gemarkung Polling), P 14 (Flst. 1429, Gemarkung Polling), P 15 (Flst. 1430, Gemarkung Polling), P 20 (Flst. 1493, Gemarkung Polling), P 22 (Flst. 1509, Gemarkung Polling), P 23 (Flst. 1510, Gemarkung Polling), P 24 (Flst. 1511, Gemarkung Polling), P 26 (Flst. 1535, Gemarkung Polling), T 56 (Flst. 518, Gemarkung Tüßling), T 58 (Flst. 519, Gemarkung Tüßling), T 59 (Flst. 520, Gemarkung Tüßling) und T 60 (Flst. 522, Gemarkung Tüßling).

Eine Existenzgefährdung der 4 untersuchten landwirtschaftlichen Betriebe kann letztendlich durch den Entfall der o.g. Ersatzmaßnahmen sicher ausgeschlossen werden.

B.4.17.4 Beeinträchtigung der Aussicht durch Lärmschutzwände

Die Einwender tragen vor, dass beim Erwerb ihres Eigenheimes in der Straße „Am Burgfried“ in Mühldorf am Inn auch der schöne Ausblick in Richtung Süden in die herrliche und natürliche Landschaft ausschlaggebend war. Diese Aussicht werde durch die vorgesehene Lärmschutzwand beeinträchtigt.

Die Planfeststellungsbehörde geht hier entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 09.02.1995, Az. 4 NB 17/94) davon aus, dass die Aussicht der Einwender „als solche“ durch den Bau der geplanten Lärmschutzwand nicht beeinträchtigt wird. Eine Aussicht ist ja nach wie vor vorhanden. Die Aussicht ändert sich lediglich insoweit, als der Blick in die bisher unverbaute Landschaft über die Eisenbahnstrecke hinweg durch die geplante Lärmschutzwand unterbrochen wird. Eine solche Änderung des Ausblicks ist nach dieser Rechtsprechung des BVerwG kein privates Interesse von solchem Gewicht, das es im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die Aussicht der Einwender auf die unverbaute Landschaft ein in der Abwägung zu berücksichtigender Belang ist, könnte dieser Belang keinen absoluten Vorrang beanspruchen. Dieser Belang müsste aufgrund des öffentlichen Interesses am zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke im Abschnitt Mühldorf – Tüßling sowie hinter dem Schutz der Nachbarschaft

vor Lärmimmissionen zurücktreten. Die Einbindung der geplanten Lärmschutzwand in das Landschaftsbild ist durch die vorgesehene Gestaltung gewährleistet.

B.4.17.5 Treppenzugang zum Hölzlinger Weg

Die Vorhabenträgerin hat in einer nach dem Erörterungstermin erstellten Tekturplanung die Erneuerung des Treppenzugangs von der Straße „Am Burgfried“ zum „Hölzlinger Weg“ in der Stadt Mühldorf am Inn in ihre Planung aufgenommen (s. Anlage 4.2 A).

B.4.17.6 Fahrsilo, Flst. 290 (Gemarkung Hart)

Die Vorhabenträgerin hat auf Grund einer Einwendung des Grundstückseigentümers als auch des Bayerischen Bauernverbandes nach dem Erörterungstermin eine Anpassung der Bahnentwässerung im Bereich dieses Flurstückes vorgenommen, so dass nicht mehr Fläche in Anspruch genommen wird, als dies im Bestand der Fall sei. Die Böschung würde auf der bestehenden Bahngrenze enden. Der Grunderwerbsplan (Anlage 9.3 A) als auch das Grunderwerbsverzeichnis wurde entsprechend geändert. Die dauerhafte Inanspruchnahme dieses Flurstückes fällt nunmehr geringer aus. Die Vorhabenträgerin kann jedoch auf die teilweise vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks aus bautechnologischen Gründen jedoch nicht verzichten. Im Übrigen wird auf die Ziffer B.4.16.1 und B.4.16.2 sowie A.4.10 verwiesen.

B.4.17.7 Zaun des Wildgeheges zwischen der Brücke „Hölzlinger Weg“ und der Brücke „Aham“

Der Einwender macht geltend, dass aus dem derzeitigen Bauplan nicht ersichtlich sei, inwieweit die Grenzen der neuen Dammkrone mit dem Zaun des Wildgeheges übereinstimmen. Beim Bau des Wildgeheges seien ihnen die Grenzabstände übermittelt und zugesichert worden, dass der Zaun beim Bau der Bahntrasse nicht mehr berührt werden würde.

Die Vorhabenträgerin führt in diesem Zusammenhang nachvollziehbar aus, dass es sich insoweit um die Flurstücksflächen H36, H38 und H43 handeln würde. Die Flurstücke 280/2 (H36), 281/2 (H38) und 286 (H43) in der Gemarkung Hart, Stadt

Mühldorf a. Inn würden in deren Randbereichen zum Ausbau der Trasse benötigt. Grund sei, dass für die Herstellung des zweiten, linken Gleises die bestehende bahnlinke Böschung erweitert werden müsse. Die Böschungskrone müsse abgerundet und geschützt werden, um die Standsicherheit zu gewährleisten.

Die „DB-Grenze neu“ müsse deshalb gegenüber der „DB-Grenze alt“ um ca. 4 m nach außen verlagert werden, d. h. von den betroffenen Flurstücken sei ein dauerhafter Grunderwerb von ca. 4 m Breite entlang der Strecke erforderlich. Da die „DB-Grenze neu“ nach außen vorgelagert werden müsse, ist ein Baustreifen von zusätzlichen 4 m Breite, um die Böschung herzustellen notwendig. In dem zu erwerbenden 4-m-Streifen liege auch der betreffende Zaun (Anlagen 12.2.1.2 und 12.2.1.3). Es sei vorgesehen, vor Baubeginn einen bauzeitlichen Weidezaun außerhalb der Planfeststellungsgrenze zu errichten, den bestehenden Weidezaun zurückzubauen und nach Beendigung der Maßnahme einen neuen Weidezaun an der (neuen) Grundstücksgrenze wieder zu errichten und den bauzeitlichen Zaun zu entfernen.

Hinsichtlich der vom Einwender monierten Ausweisung der genannten Flächen zum Erwerb für „Ökologische Ausgleichsmaßnahmen“ wird angemerkt, dass sich durch die Ausgleichsmaßnahme A 8 (Wiederherstellung Grünland) keine Veränderung der Eigentums- und Nutzungsverhältnisse ergeben. Bestandteil dieser Maßnahme ist u.a. die Wiederherstellung des Weidezauns und die Ansaat von Grünland.

Auf dem Flurstück 286 werde darüber hinaus der Bereich einer Strauchhecke bauzeitlich in Anspruch genommen. Im Rahmen der Maßnahme A7 (Begrünung von Bahnböschungen zwischen Hölzlinger Weg und geplanter Eichkapellenstraße) werde der Verlust der Strauchhecke durch Gehölzpflanzungen kompensiert, die die Weide in Richtung des geplanten Brückenbauwerkes in Form von Einzelbäumen abschirmten. Die Maßnahmen stellen die vor dem Trassenausbau vorhandene Funktionalität der Flächen nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder her.

Hinsichtlich der notwendigen Grundinanspruchnahme wird auf die Ziffern B.4.16.1 und B.4.16.2 sowie A.4.10 verwiesen.

Die Einwendung hat sich somit durch die Erwidern der Vorhabenträgerin erledigt.

B.4.17.8 Absenkung der Töginger Straße in Mühldorf am Inn

Die privaten Einwender erachten die Absenkung der Töginger Straße bei der Bahnunterführung für bedenklich. Während man in anderen Gemeinden versuche, den

Schwerverkehr innerorts zu minimieren, lade man mit dieser Absenkung den Schwerverkehr geradezu ein, die Töginger Straße, anstatt die dafür vorgesehenen (Umgehungs)-Straßen und die kostenpflichtige Autobahn zu benutzen. Diese Engstelle an der Töginger Straße sei bisher eine „natürliche“ Verkehrsberuhigung gewesen. Bevor diese wegfallt, solle über geeignete Maßnahmen nachgedacht werden, damit der LKW-Verkehr nicht zunehme. Sollte die Absenkung allein dem Zweck dienen, die Töginger Straße für LKW besser befahrbar zu machen, solle auf die Absenkung besser verzichtet werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die geplante Tieferlegung der Töginger Straße und damit die Erhöhung des Lichtraumprofils gegenüber dem Bestand den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) entspreche. Das Landratsamt Mühldorf am Inn als Straßenbaulastträger der Kreisstraße sowie die Stadt Mühldorf hätten im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus das Verlangen geäußert, beim Neubau der Eisenbahnüberführung Töginger Straße diese Richtlinie anzuwenden. Nachdem die Töginger Straße bereits im Bestand als Kreisstraße gewidmet sei, komme es zu keiner Veränderung der Bestandssituation. Es entfalle lediglich eine bestehende Höhenbeschränkung. Die Kreisstraße Mü 9 wird nur an das gültige technische Regelwerk für Stadtstraßen hinsichtlich des Straßenquerschnittes und der Durchfahrtshöhe angepasst.

B.4.17.9 Einrichtung einer Langsamfahrstelle von 40 km/h (Lärmschutz)

Im Anhörungsverfahren wird von privaten Einwendern die Einrichtung einer Langsamfahrstelle von 40 km/h im Bereich der Stadt Mühldorf am Inn aus Lärmschutzgründen gefordert.

Die Einrichtung einer Langsamfahrstelle wird durch die Planfeststellungsbehörde abgelehnt.

Lärmschutz wird in Planfeststellungsverfahren entsprechend der gesetzlichen Regelungen der §§ 41 – 43 BImSchG i.V.m. der 16. und 24. BImSchV abschließend und ausreichend geregelt. Darüber hinausgehende oder zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einer Eisenbahnstrecke sind – anders als im Straßenbereich – hier gesetzlich nicht vorgesehen. Eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung würde auch regelmäßig der Planrechtfertigung einer Ausbaustrecke, die ja in der Regel auf

eine Kapazitäts- und Geschwindigkeitserhöhung zielt, widersprechen. Zudem hätte eine solche Regelung nach Auffassung des BayVGH, der sich die Planfeststellungsbehörde anschließt (BayVGH, Urteil vom 15.01.2001, - 20 A 99/40024), schwerwiegende Nachteile. Eine solche Regelung würde die Funktion des Schienenwegs insgesamt beeinträchtigen. Der Schienenverkehr, an dessen wirtschaftlichem Betrieb ein öffentliches Interesse bestehe, befinde sich in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln. Ein wesentlicher Faktor dieser Konkurrenz – insbesondere auch gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße – sei die Schnelligkeit. Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Anliegerschutzes würden (übertragen auf das Bundesgebiet) zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung dieser Verkehrsart, an der ein öffentliches Interesse besteht, führen.

B.4.17.10 Wertminderung von benachbarten Grundstücken

Wertminderungen eines Grundstücks durch die rechtmäßige Nutzung des Nachbargrundstückes begründen in aller Regel keinen Entschädigungsanspruch, außer die einschlägigen Vorschriften billigen einen solchen ausdrücklich zu.

Dies ist im vorliegenden Fall für die Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen in dem Umfang gegeben, in dem dieser Planfeststellungsbeschluss entsprechende Bestimmungen trifft.

Darüber hinausgehende Ansprüche auf Ausgleich anderer Vermögensnachteile, welche Planfeststellungsvorhaben auslösen können, etwa aufgrund von Beeinträchtigungen durch Verschattung oder Entzug von Luft und Licht, sind in den einschlägigen eisenbahnfachrechtlichen Vorschriften nicht vorgesehen.

Diese Begrenzung des finanziellen Ausgleichs ist verfassungsgemäß. Es handelt sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums i.S.d. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Handeln ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung.

Im Übrigen gibt das Vorhaben keinen Anlass, in diesem Planfeststellungsbeschluss den Eigentümern benachbarter Grundstücke Entschädigungsansprüche gegen den

Vorhabenträger einzuräumen. Das gilt namentlich für die Aspekte Verschattung von Nachbargrundstücken sowie Beschränkung von Luft- und Lichtzufuhr. Solche Auswirkungen können sich durch die Errichtung von Lärmschutzwänden, insbesondere auf der Nordseite einer Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens sind jedoch nur gering oder treten gar nicht auf. Das ergibt sich aus der Trassierung der Strecke und der Dimensionierung der Lärmschutzwände im Verhältnis zu den benachbarten Grundstücken und der darauf befindlichen Bebauung.

Die Sonneneinstrahlung und der Luftaustausch werden durch die Relation Bahnstrecke - benachbarte Grundstücke für letztere nicht oder in anderen Fällen jedenfalls nicht so sehr eingeschränkt, als dass in diesem Planfeststellungsbeschluss deswegen ein Anspruch auf entsprechende Entschädigung wegen einer Minderung des Wertes eines Nachbargrundstücks auszusprechen wäre. Vielmehr halten sich die bahnausbaubedingte Veränderungen im ortsüblichen Maß.

B.4.17.11 Weiteres Vorbringen der Betroffenen und sonstigen Einwender

Die in diesem Beschluss nicht näher gewürdigten Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie deren Anträge und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht bereits während des Verfahrens erledigt haben. Die nicht näher gewürdigten Einwendungen betreffen zum Teil keine eigenen Belange, sind bereits in der Planung enthalten oder an anderer Stelle in diesem Beschluss gewürdigt.

B.4.17.12 Verspätete Einwendungen

Im Verfahren sind Einwendungen privater Einwender nach Ablauf der Einwendungsfrist am 27.04.2012 erhoben worden. Dabei handelt es sich um Einwendungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwendungen sind jeweils nach Ablauf der Einwendungsfrist am 27.04.2012 bei der Stadt Mühldorf am Inn bzw. bei der Regierung von Oberbayern eingegangen. Die Einwender sind deshalb mit ihrer Einwendung nach § 18a Nr. 7 AEG ausgeschlossen.

Die Grundstücke der Einwender sind vor Lärmimmissionen entweder durch die von der Vorhabenträgerin geplanten Lärmschutzwände und einen teilweise für die Einwender bestehenden Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach geschützt. Die nördliche Lärmschutzwand im Bereich der Eisenbahnüberführung Töginger Straße in der Stadt Mühldorf am Inn wird teilweise beidseitig hochabsorbierend ausgebildet (s. Ziffer A.4.3.2.1.3). Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer A.4.3 und B.4.6 zu Immissionsschutz verwiesen.

B. 4.18 Brand- und Katastrophenschutz, Zugänglichkeiten zu den Lärmschutzwänden

B.4.18.1 Einwendungen der Regierung von Oberbayern / Kreisbrandinspektion Landkreis Mühldorf

Die Regierung von Oberbayern (Sachgebiet 10) sowie die Kreisbrandinspektion des Landkreises Mühldorf am Inn haben im Anhörungsverfahren Einwendungen u.a zu den Rettungszugängen im Bereich der Lärmschutzwände, zu Bewegungsflächen und zur Ausführung der Treppen erhoben.

Im Nachgang zum Erörterungstermin fand zwischen der Vorhabenträgerin und der Regierung von Oberbayern (Sachgebiet 10) ein Abstimmungsgespräch statt, in dem noch Verbesserungen besprochen wurden. Die besprochenen Punkte sind von der Vorhabenträgerin im Rahmen einer Tekturplanung eingearbeitet worden. Dieser Tekturplanung hat die Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 13.02.2013 zugestimmt. Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

B.4.18.2 Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“

Am 07.12.2012 ist die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ beim Eisenbahn-Bundesamt eingeführt worden. Die Richtlinie konkretisiert die sich aus § 4 Abs. 3 AEG ergebende Verpflichtung der Eisenbahnen hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes im Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

Das antragsgegenständliche Vorhaben fällt in den Anwendungsbereich der Richtlinie.

Die Richtlinie enthält für Vorhaben, für die ein Verfahren nach § 18 AEG vor Einführung der Richtlinie beantragt und nach Einführung der Richtlinie noch nicht abgeschlossen wurde, eine Übergangsregelung dergestalt, dass in diesem Fall die Anwendung der Richtlinie zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Aufsichtsbehörde abgestimmt werden sollte. Anhaltspunkte für die Anwendung bzw. Nichtanwendung der Richtlinie können insbesondere der Stand des Verfahrens sein. Im vorliegenden Fall wurde die Vorhabenträgerin im Hinblick auf das antragsgegenständliche Vorhaben um Stellungnahme zu dieser Richtlinie gebeten.

Die Vorhabenträgerin hat ihre Planung in Bezug auf die von der Richtlinie geforderten baulichen Anforderungen überprüft. Sie gelangt zu dem Ergebnis, dass die Mehrzahl der Anforderungen bei der Planung bereits berücksichtigt ist. In verschiedenen Teilbereichen wird die Mindestbreite von Rettungswegen ($B = 0,80 \text{ m}$) nicht eingehalten. Weiter ragen in einigen Bereichen Einbauten in Form von LST-Signalen in die Randwege hinein. Die Gesamtbetrachtung der Vorhabenträgerin ergab jedoch, dass die antragsgegenständliche Planung bereits wesentliche Teile der Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt und damit dem angestrebten Schutzziel der Richtlinie sehr nahe kommt. Sie hält deshalb eine vollständige Anpassung der antragsgegenständlichen Planung an diese Richtlinie – auch angesichts des weit fortgeschrittenen Verfahrensstadiums – für unverhältnismäßig.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Stellungnahme der Vorhabenträgerin geprüft. Eine vollständige Anpassung der antragsgegenständlichen Planung an die Anforderungen der Richtlinie erfordert, insbesondere im Bereich von Böschungen und zu errichtenden Lärmschutzwänden aufgrund der dortigen beengten örtlichen Verhältnisse eine umfangreiche Änderung der Planung, die bei dem derzeitigen Verfahrensstand (Endphase des Planfeststellungsverfahrens) zu einem unverhältnismäßig hohen – vor allem zeitliche Mehraufwand – führen würde. Eine Aufweitung der Randwege auf eine Mindestbreite von $0,80 \text{ m}$ würde hier – neben dem zeitlichen Mehraufwand – auch teilweise zu neuen Eingriffen in Fremdgrund sowie Natur und Landschaft führen, die ein erneutes Beteiligungsverfahren erfordern. Aus den vorgenannten Gründen und des weit fortgeschrittenen Verfahrensstadiums sieht die Planfeststellungsbehörde hier im Einzelfall von der Forderung nach einer vollständigen Anpassung der vorliegenden Planung an die Anforderungen der Richtlinie ab.

B.4.19 EG-Prüfverfahren, Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 9 TEIV

Auf der Grundlage des Art. 154 des EG-Vertrages erfolgte in der Entscheidung 1692/96/EG (Europäisches Parlament / Rat) über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes u.a die Festlegung eines europäischen Schienennetzes, dass aus einem Hochgeschwindigkeitsbahnnetz und einem konventionellen Bahnnetz besteht. Diese Entscheidung enthält in ihrem Anhang I für jeden Mitgliedstaaten eine Netzkarte für sein Eisenbahnnetz, in dem die Eisenbahnstrecken für das Hochgeschwindigkeits- als auch das konventionelle Eisenbahnnetz ausgewiesen sind.

Die Entscheidung 1692/96/EG wurde Ende April 2004 durch die Entscheidung 884/2004/EG geändert. Dieser Änderungs-Entscheidung ist eine neue Netzkarte für das Eisenbahnnetz beigefügt, welche die vorhergehende Netzkarte aus dem Jahre 1996 ersetzt.

Die Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38) ist in dieser Netzkarte als geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke entsprechend der Richtlinie 96/48 EG ausgewiesen. Diese Strecke ist ein wichtiger Abschnitt der Eisenbahnachse Paris – Bratislava, des vorrangigen Projekts Nr. 17 des transeuropäischen Verkehrsnetzes (s. Anhang I der Entscheidung 1692/96/EG (Europäisches Parlament / Rat), geändert durch die Entscheidung 884/2004/EG). Der deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems mit den darin festgelegten Infrastrukturen und den auf diesen Infrastrukturen verkehrenden Fahrzeugen ist in § 1 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1 der TEIV festgelegt.

Bei Infrastrukturvorhaben/-maßnahmen des Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes als auch des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetzes sind die „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (insbesondere TSI HGV „Infrastruktur“)“ als auch die „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (CR INS TSI)“ bei der Erstellung der Planunterlagen und der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu beachten. Die in den genannten TSI für die enthaltenen Parameter, die bereits für die Planfeststellung relevant bzw. zu beachten sind, werden durch eine Benannte Stelle geprüft und zertifiziert.

Bei den TSI handelt es sich um Rechtsnormen des zwingenden Rechts, die die Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zu beachten hat.

Der antragsgegenständliche zweigleisige Ausbau der ABS 38 im Abschnitt Mühldorf – Tüßling umfasst Änderungen und Baumaßnahmen im Bereich der genannten Hochgeschwindigkeitsstrecke (Strecke 5723 als Teil der ABS 38, km 1,000 – 8,000). Für das antragsgegenständliche Bauvorhaben sind somit die einschlägigen TSI zu beachten.

Der erforderliche Bewertungsbericht Nr. 2226/003/2013 (Hochgeschwindigkeitsstrecken) vom Juli 2013 der Benannten Stelle EisenbahnCert (EBC) für das Teilsystem Infrastruktur für das antragsgegenständliche Bauvorhaben, liegen zum Zeitpunkt der Beschlussfassung vor. Diesen Berichten ist zu entnehmen, dass die planfeststellungsrelevanten TSI-Parameter eingehalten sind. Das antragsgegenständliche Bauvorhaben ist somit TSI-konform.

Für die Inbetriebnahme der im gegenständlichen Vorhaben vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen („Umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung struktureller Teilsysteme“ gem. § 9 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems (Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung – TEIV)) ist voraussichtlich eine zusätzliche Genehmigung für die Inbetriebnahme nach § 6 TEIV erforderlich.

Bei der Ausführungsplanung sind die Anforderungen und Regelungen der „Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

Entsprechende Hinweise sind im Verfügbaren Teil A dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Ziffer A.4.2 aufgenommen.

B.4.20 Umweltfachliche Bauüberwachung

Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der Bevölkerung sowie der belebten und unbelebten

Umwelt abwehren. Gerade größere Baumaßnahmen erweisen sich hinsichtlich der durchzuführenden Maßnahmen und der zeitlichen Abläufe sowie der beteiligten Personen, Firmen und Gewerke als so komplex, dass eine genehmigungskonforme Realisierung nur durch eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung, die Umweltfachliche Bauüberwachung, gewährleistet werden kann.

Da es sich hier um ein umfangreiches sowie UVP-pflichtiges Bauvorhaben handelt, ist eine solche umweltfachliche Bauüberwachung erforderlich. Eine entsprechende Anordnung ist im Verfügenden Teil dieses Beschlusses in der Ziffer A.4.14 enthalten.

B.4.21 Vollzugskontrolle

Wenn die Vorhabenträgerin mit der Realisierung eines planfestgestellten Vorhabens beginnt, ist sie an die Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses gebunden. Sie darf hiervon nicht abweichen und ist nicht berechtigt, nur Teile des festgestellten Vorhabens zu realisieren, es sei denn, dass der Plan nach § 76 VwVfG entsprechend geändert wurde.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses in seiner Gesamtheit zu kontrollieren. Diese Vollzugskontrolle umfasst alle durch den Planfeststellungsbeschluss festgelegten Anlagen und Maßnahmen (Betriebsanlagen, notwendige Folgemaßnahmen, Schutzvorkehrungen, Schutzauflagen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).

Zur Eröffnung der behördlichen Vollzugskontrolle des planfestgestellten Vorhabens hat die Vorhabenträgerin neben dem Baubeginn schließlich auch die Fertigstellung des genehmigten Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Die frühzeitig vorzulegende Baubeginnsanzeige dient in diesem Zusammenhang insbesondere der Möglichkeit zur Aufsicht über die Erledigung von Nebenbestimmungen, die bereits vor Baubeginn zu erfüllen sind. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass sie die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat oder ggf. wann eventuell noch verbleibende Nebenbe-

stimmungen voraussichtlich erfüllt werden nebst Begründung für deren noch nicht erfolgte Umsetzung.

Diesbezügliche Hinweise sind im Verfügenden Teil A dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Ziffer A.4.15 aufgenommen.

B.4.22 VV BAU und VV BAU-STE

Im Verfügenden Teil Ziffer A.4.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE), jeweils in der aktuellen Fassung, erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Es ist sachgerecht und zulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, Az. 11 A 5.96), die fachtechnische Prüfung der Bauausführung zum Gegenstand eines gesonderten und in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellten bauaufsichtlichen Verfahrens mit den sich daraus ergebenden notwendigen Entscheidungen durch das Eisenbahn-Bundesamt zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter Ziffer B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung geprüft und alle Belange in die Abwägung eingestellt. Durch die Vorhabensplanung, die Zusagen der Vorhabenträgerin sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt wurden. Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus

Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

B.6 Sofortige Vollziehung

Die ABS München – Mühldorf – Freilassing ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege mit dessen Fortschreibung 2003 unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ als laufende Nummer 22 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit ist für die ABS München – Mühldorf – Freilassing nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof

Ludwigstraße 23

80539 München

erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München] und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München gestellt und begründet werden.

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
München, den 31.07.2013
Az. 61130–611ppa/004-2300#007**

Im Auftrag

(Fischer)