



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Az: 65141-611ppü/040-2014#013
Datum: 15.03.2017

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

**„Änderung der Eisenbahnüberführung Ried in der Gemeinde
Kochel“**

Strecke 5453 Tutzing – Kochel, Bahn-km 30,861

**Vorhabenträger:
DB Netz AG,
Richelstraße 3
80634 München**

Inhaltsverzeichnis

A	VERFÜGENDER TEIL.....	4
A.1	Feststellung des Plans.....	4
A.2	Planunterlagen.....	4
A.3	Besondere Entscheidungen	5
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	5
A.3.2	Konzentrationswirkung.....	6
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise.....	6
A.4.1	Unterrichtungspflichten	6
A.4.2	VV BAU, VV BAU-STE und VV IST	6
A.4.3	Immissionsschutz, baubedingte Immissionen	6
A.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	12
A.4.5	Bodenschutz, Altlasten und Abfallrecht.....	14
A.4.6	Gewässerschutz und Wasserwirtschaft.....	15
A.4.7	Bauausführung; Straßen, Wege und Zufahrten.....	16
A.4.8	Denkmalschutz	17
A.4.9	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	17
A.4.10	Grundinanspruchnahme	17
A.4.11	Zusagen des Vorhabenträgers.....	17
A.4.12	Anzeige der Baufertigstellung, Vollzugskontrolle.....	18
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	18
A.6	Kosten	18
B	BEGRÜNDUNG.....	19
B.1	Sachverhalt.....	19
B.1.1	Vorhaben	19
B.1.2	Verfahren.....	21
B.1.3	Anhörungsverfahren	22
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	25
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	25
B.2.2	Zuständigkeit	25
B.3	Umweltverträglichkeit.....	25
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	26
B.4.1	Planrechtfertigung.....	26
B.4.2	Variantenentscheidung	27
B.4.3	Belange der Gemeinde Kochel	28
B.4.4	Immissionsschutz, bauzeitliche Beeinträchtigungen.....	28
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	53
B.4.6	Bodenschutz.....	56
B.4.7	Abfallwirtschaft.....	57
B.4.8	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	57

B.4.9	Denkmalschutz	58
B.4.10	Straßen, Wege und Zufahrten; Bauausführung.....	58
B.4.11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	59
B.4.12	Grundinanspruchnahme	60
B.4.13	Private Belange	62
B.4.14	EG-Prüfverfahren, Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 9 TEIV.....	62
B.4.15	Vollzugskontrolle.....	64
B.4.16	VV BAU und VV BAU-STE.....	64
B.5	Gesamtabwägung.....	65
B.6	Kostenentscheidung	65
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	65

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Süd erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Änderung der Eisenbahnüberführung Ried in der Gemeinde Kochel am See“, Strecke 5453 Tutzing – Kochel, Bahn-km 30,861, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen und Anlagen Dritter durch:

- Rückbau der bestehenden Eisenbahnüberführung Abtragung des Bahndammes auf Länge von ca. 50 m,
- Rück- und Neubau der Straßenanlagen im Bauabschnitt,
- Spartensicherung und Spartenverlegung im Bauabschnitt,
- Neubau der Eisenbahnüberführung mit Setzen von Bohrpfählen
- Rekultivierungsmaßnahmen des Oberbodens

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 15.12.2014, (20 Seiten + Deckblatt)	genehmigt
2	Übersichtspläne	
2.1	Übersichtskarte Maßstab 1:100 000	nur zur Info.

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
2.2	Übersichtsplan Planfeststellungsgrenzen vom 21.08.2014, Maßstab 1:1000	nur zur Info.
3	Bauwerksverzeichnis vom 15.12.2014 (2 Seiten + Deckblatt)	genehmigt
4	Bestehender Zustand	
4.1	Bestandsübersichtsplan vom 21.08.2014, Maßstab 1:200/100	nur zur Info.
4.2	Bauwerksbestandsplan vom 21.08.2014, Maßstab 1:100	nur zur Info.
4.3	Ausschnitt Gleisvermarkungsplan vom 21.08.2014, ohne Maßstab	nur zur Info.
4.4	Fotodokumentation 5 Seiten	nur zur Info.
5.	Bauwerkspläne	
	Bauwerksentwurfsplan vom 21.08.2014, Maßstab 1:100 und 1:20	genehmigt
6	Grunderwerb	
6.1	Grunderwerbsverzeichnis vom 15.12.2014 (1 Seiten + Deckblatt und Abkürzungsverzeichnis)	genehmigt
6.2	Grunderwerbsplan vom 21.08.2014, Maßstab 1: 500	genehmigt
7	Formular zur Umwelterklärung vom 24.10.2014	nur zur Info.
8	Gutachten /Stellungnahmen	
8.1	Geotechnischer Untersuchungsbericht vom 07.08.2014	nur zur Info.
8.2	Schalltechnische Untersuchung (Baulärm) vom 03.12.2014	nur zur Info.
8.3	Schalltechnische Untersuchung (Betriebsbedingte Immissionen) vom 02.07.2015	nur zur Info.

Zum „festgestellten Plan“ gehören die gesiegelten Planunterlagen. Die übrigen Planunterlagen sind so genannte „Unterlagen nur zur Information“.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

-entfällt-

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz)).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.2 VV BAU, VV BAU-STE und VV IST

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 Strukturelle Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen“ (VV IST) zu beachten.

A.4.3 Immissionsschutz, baubedingte Immissionen

Lärm aus Baubetrieb

A.4.3.1 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschimmissionen–“ (AVV-

Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.

A.4.3.2 Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten in der Nacht 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 der Gemeinde Kochel sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig, mindestens zwei Wochen, vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige muss dabei 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 etwaiger erforderlicher Nacht- bzw. Sonn- und Feiertagsarbeiten 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.4.3.3 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 der Vorhabenträger 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.4.3.4 Der Vorhabenträger hat den Immissionsschutzbeauftragten (anerkannten Sachverständigen für Schall- und Erschütterungsfragen) vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt und der Gemeinde Kochel schriftlich zu benennen (Name, Telefon- und Faxnummer).

A.4.3.5 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.4.3.6 Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

Der Vorhabenträger hat dabei ebenfalls sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies bedeutet auch, dass auf der Baustelle lärm- und schadstoffarme Baumaschinen zu verwenden sind. Die eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der 32. BImSchV i.V.m. der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen. Bei der Ausschreibung und Vergabe der Bau-

leistungen ist sicher zu stellen, dass die Schalleistungspegel der eingesetzten Baumaschinen die Werte der Stufe II der Richtlinie 2000/14/EG nicht überschreiten.

A.4.3.7 Der Vorhabenträger hat die Maßnahmenvorschläge gemäß der Schalltechnischen Untersuchung zu baubetrieblichen Lärmimmissionen vom 03.12.2014 (Büro Möhler+Partner) in den kritischen Bauphasen entsprechend umzusetzen.

A.4.3.8 Zur Sicherung der Baustelle vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind spätestens ab dem 01.01.2019 nur noch Automatische Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) zu verwenden, deren Warnsignalgeber über eine Automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze des Dynamikbereiches der automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB (A) erreichen.

Bereitstellung von Ersatzwohnraum und Entschädigung in Geld

A.4.3.9 Detaillierte Baulärmprognosen: Der Vorhabenträger ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten und nachfolgend jeweils im Abstand von 3 Monaten, unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen, schalltechnische Prognosen (Quartalsprognosen) zu erstellen.

A.4.3.10 Entschädigungsregelungen – Bereitstellung von Ersatzwohnraum:

Den betroffenen Anwohnern steht gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen zu für Immissionsorte gemäß der detaillierten Baulärmprognosen (A.4.3.9) für Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 70 dB(A) und nachts von mehr als 60 dB(A) bezogen auf Wohnräume.

A.4.3.11 Ersatzwohnraum - Informationspflichten des Vorhabenträgers:

Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die gem. der detaillierten Baulärmprognosen (A.4.3.9) ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit dem berechtigten Anwohner zu vereinbaren.

Soweit der Anspruchsberechtigte und der Vorhabenträger keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

A.4.3.12 Entschädigungsregelungen – Entschädigung in Geld:

Den betroffenen Eigentümern steht gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:

- für Immissionsorte gem. der detaillierten Baulärmprognosen (A.4.3.9) für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,
- für Immissionsorte gem. der detaillierten Baulärmprognosen (A.4.3.9) für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- für Immissionsorte gem. der detaillierten Baulärmprognosen (A.4.3.9) für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
- für Immissionsorte gem. der detaillierten Baulärmprognosen (A.4.3.9) im Außenwohnbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwert tagsüber überschreitet.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen nach Pkt. A.4.3.10 Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

A.4.3.13 Bemessung der Entschädigungshöhe:

- Zu berücksichtigen ist die Höhe der Überschreitung der gem. A.4.3.12 jeweils zutreffenden Werte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert gem. der in den detaillierten Baulärmprognosen (A.4.3.9) ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die

Pegel, die die unter A.4.3.12, Anstrich 1 bis 4 genannten Werte überschreiten,

- Tage, an denen Ersatzwohnraum nach Pkt. A.4.3.10 bereitgestellt wird, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.

A.4.3.14 Entschädigung - Informationspflichten des Vorhabenträgers:

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit der Anspruchsberechtigte und der Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Erschütterungen aus Baubetrieb

A.4.3.15 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zu ergreifen.

A.4.3.16 Hierzu sind insbesondere das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 nach unterschiedlichen Einwirkungszeiten und Beurteilungsstufen differenzierte Bewertungsverfahren anzuwenden und ggf. die dort unter Kapitel 6.5.4.3 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, erforderlichenfalls auch Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.

Sonstige Immissionen aus Baubetrieb

A.4.3.17 Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von an-

grenzenden Flächen hat der Vorhabenträger durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen.

A.4.3.18 Baubedingte Staubbelastungen sind weit möglichst zu reduzieren; d. h. bei Arbeiten, bei denen mit größeren Staubeentwicklungen zu rechnen ist, sind Maßnahmen zur Verminderung (Abdeckung, Befeuchtung, etc.) vorzusehen.

A.4.3.19 Das Merkblatt der Regierung von Oberbayern zur Staubminderung bei Baustellen ist bei der Realisierung des Vorhabens zu beachten.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Allgemeine Auflagen und Unterrichtungspflichten

A.4.4.1 Beginn und Abschluss der Umsetzung von landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Bad Tölz sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, anzuzeigen.

A.4.4.2 Die in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und damit ausnahmslos durchzuführen.

A.4.4.3 Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind zeitnah, spätestens 12 Monate nach Fertigstellung der technischen Anlagen fertig zu stellen.

A.4.4.4 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 der Unteren Naturschutzbehörde sowie dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, schriftlich mitzuteilen.

A.4.4.5 Zwischenzeitlich als Lagerfläche genutzte Grundstücke sind in den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.

A.4.4.6 Weitere Auflagen, die im Zuge der Baudurchführung ggf. erforderlich werden sollten, bleiben vorbehalten.

Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahme

A.4.4.7 Bei der Baudurchführung sind die einschlägigen technischen Regelwerke (z.B. DIN 18 920 – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen, RAS-LP 4 „Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) zu beachten.

A.4.4.8 Baumfällungen und Rodungen von Büschen während der Brutzeit der Vögel von 1. März bis 31. September haben zu unterbleiben.

A.4.5 Bodenschutz, Altlasten und Abfallrecht

- A.4.5.1** Das anfallende Aushub- und Abbruchmaterial sowie sonstige auf der Baustelle anfallenden Abfälle sind nach den einschlägigen Vorschriften – insbesondere des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) – zu verwerten bzw. zu beseitigen. Die nach der Nachweisverordnung ggf. erforderlichen Nachweise sind zu führen. Die Entsorgungs- bzw. Verwertungsnachweise sind aufzubewahren und auf Verlangen vorzulegen.
- A.4.5.2** Die Erdarbeiten sind fachtechnisch zu begleiten. Das Aushubmaterial ist nach dem jeweiligen Belastungsgrad zu separieren und wiederzuverwerten oder zu entsorgen. Die Massenströme und die Entsorgungswege sind zu dokumentieren. Grundsätzlich sollten die Aushubbereiche im Vorfeld der Baumaßnahme auf schadstoffhaltiges Material untersucht werden, um schadstoffhaltige Aushubchargen im Rahmen der Baumaßnahme gezielt separieren zu können. Sofern vorab keine Schadstoffbestimmung erfolgt, ist in jedem Fall eine ordnungsgemäße Deklaration und Entsorgung sicherzustellen. Bei der Ausführungsplanung ist zu berücksichtigen, dass entweder vor Ort eine geeignete Zwischenlagerfläche vorhanden ist oder der Auftragnehmer über eine genehmigte Zwischenlagerfläche für kontaminiertes Aushubmaterial verfügen kann.
- A.4.5.3** Bei Hinweisen auf schädliche Bodenveränderungen, Bodenverunreinigungen oder Altlasten während der Bauarbeiten sind die zuständigen Fachbehörden unverzüglich zu benachrichtigen.
- A.4.5.4** Eventuell auszuhebender Gleisschotter und Gleisbaumaterialien sind entsprechend der Merkblatt „Entsorgung von Gleisschotter“ des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz (Abfallmerkblatt Nr. 3.4/ 2) zu untersuchen und zu entsorgen.
- A.4.5.5** Bei der Verwendung von Baumaschinen sowie bei der Lagerung von Baumaterialien ist sicherzustellen, dass Gefährdungen des Bodens vermieden werden. Der Vorhabenträger hat die beauftragten Firmen hierauf besonders hinzuweisen.
- A.4.5.6** Bei einer etwaigen Zwischenlagerung von auszubauendem Material ist sicherzustellen, dass die Zwischenlagerung entsprechend der einschlägigen Vorschriften und Regelwerke, insbesondere zum Schutz des Wassers und des Bodens, durchgeführt wird.

- A.4.5.7** Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass keine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser zu befürchten ist.
- A.4.5.8** Altschotter und Boden der als > Z2 eingestuft wird, ist für eine Verwertung nicht mehr zulässig. Das Material ist einer geeigneten Deponie bzw. einer Behandlungsanlage zur Reduzierung der Schadstoffbelastung zuzuführen.
- A.4.5.9** Eine Versickerung von Niederschlagswasser darf nur außerhalb von belasteten Bereichen stattfinden.
- A.4.5.10** Der ursprüngliche Zustand der Bereitstellungsflächen ist wiederherzustellen. Es ist zu dokumentieren, dass es zu keiner Durchmischung des Oberbodens mit dem zwischengelagerten Material gekommen ist.
- A.4.5.11** Auf den Bereitstellungsflächen dürfen nur Abfälle zwischengelagert werden, die im Zuge der Baumaßnahmen des antragsgegenständlichen Vorhabens anfallen.

A.4.6 Gewässerschutz und Wasserwirtschaft

Baustelle

- A.4.6.1** Der Antragsteller hat die gesamten Baumaßnahmen plan- und sachgemäß nach den vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen und den allgemein anerkannten Regeln der Technik und der Sicherheitstechnik auszuführen.
- A.4.6.2** Für das Bauvorhaben dürfen keine wassergefährdenden auslaug- und auswaschbare Materialien verwendet werden.
- A.4.6.3** Während der Durchführung von Bauarbeiten ist äußerste Sorgfalt beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zu wahren. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine Schmier- bzw. Treibstoffe in den Untergrund gelangen. Es darf daher nur mit technisch einwandfreien Maschinen gearbeitet werden.
- A.4.6.4** Im Bereich der Baustelle anfallende Abwässer von Baustellenunterkünften u. ä. sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

- A.4.6.5** Werden beim Rückbau im Gleisbereich Bodenverunreinigungen entdeckt, die eine Gefährdung des Grundwassers möglich erscheinen lassen, ist das Landratsamt Bad Tölz unverzüglich zu benachrichtigen.
- A.4.6.6** Bei der Lagerung von belastetem Gleisschotter ist dieser vor Niederschlags- und Oberflächenwasser zu schützen (trockene Lagerung, abgedeckt oder unter Dach).
- A.4.6.7** Während der Baumaßnahme muss die schadloose Ableitung von Niederschlagswasser gewährleistet sein.
- A.4.6.8** Im Einzelfall über diesen Planfeststellungsbeschluss hinausgehende erforderlich werdende Genehmigungen sind gesondert zu beantragen.

A.4.7 Bauausführung; Straßen, Wege und Zufahrten

- A.4.7.1** Bei der Baudurchführung sind die maßgeblichen Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen zu beachten sowie dementsprechende Sicherheitsvorkehrungen und Schutzanlagen vorzusehen, so dass eine Gefährdung Dritter ausgeschlossen ist.
- A.4.7.2** Die ausführende Firma hat für die Arbeiten, die Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum haben, rechtzeitig vor Baubeginn eine verkehrsrechtliche Anordnung beim der zuständigen Straßenverkehrsbehörde anzufordern und die darin gemachten Auflagen einzuhalten.
- A.4.7.3** Vor Baubeginn hat der Vorhabenträger 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 den Vorhabenträger wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen der planfestgestellten Baumaßnahme zuzurechnen sind.
- A.4.7.4** Die aufgrund der Baumaßnahme verschmutzten Straßen, Wege und Zufahrten sind von dem Vorhabenträger oder dessen Beauftragten ordnungsgemäß zu reinigen.

A.4.8 Denkmalschutz

A.4.8.1 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass Bodendenkmäler oder archäologische Bodenfunde, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, der Meldepflicht nach Art. 8 BayDSchG unterliegen und unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen sind.

A.4.9 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Allgemeines

Rechtzeitig vor Baubeginn ist mit von der Baumaßnahme betroffenen Leitungsträgern Kontakt aufzunehmen, um die im Einzelnen notwendigen Maßnahmen zur Verlegung von Leitungen und Kabeln sowie zum Schutz von Leitungen und Kabeln vor etwaigen Beschädigungen durch den Baubetrieb einvernehmlich abstimmen zu können.

A.4.10 Grundinanspruchnahme

A.4.10.1 Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten 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.4.11 Zusagen des Vorhabenträgers

Der Vorhabenträger hat im Laufe des Verfahrens zu einigen Stellungnahmen und Einwendungen Zusagen abgegeben, bestimmte Regelungen zu beachten und Maßnahmen zu ergreifen. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Sie sind insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder sie im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert sind.

A.4.12 Anzeige der Baufertigstellung, 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 dem Vorhabenträger 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 dem Vorhabenträger 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.

A.6 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt der Vorhabenträger.

Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

B.1.1.1 Bestand

Die bestehende Eisenbahnüberführung (EÜ) über einen öffentlichen Wirtschaftsweg in der Gemeinde Kochel, Ortsteil Ried liegt bei Bahn-km 30,861, der eingleisigen und elektrifizierten Eisenbahnstrecke 5453 Tutzing – Kochel.

Die einfeldrige Eisenbahnüberführung ist im Jahre 1898 errichtet worden und damit 119 Jahre in der Nutzung. Der Kreuzungswinkel des Wirtschaftsweges in Bahn-km 30+858,80 mit der Bahnlinie beträgt 100 gon. Die lichte Weite des Gewölbes beträgt an den Fundamenten ca. 7,20 m, die lichte Höhe im Scheitel beträgt 3,65 m. Der unterführte Wirtschaftsweg ist auf B = 3,30 m befestigt. Die lichte Höhe des Verkehrsraums gemäß RLW über den Fahrbahnrandern beträgt 3,35 m.

Widerlager sind keine vorhanden, auf dem Gewölberücken sitzen beidseits der Gleisachse ca. 80 cm dicke Flügelscheiben aus unbewehrtem Beton. Das Gewölbe ist auf ca. 2,55 m breiten Streifenfundamenten in Höhe 615,00 m NN flach gegründet. Den Bestandsunterlagen zufolge sind alle Bauteile aus unbewehrtem Beton (Stampfbeton) ausgeführt.

Im Jahre 1937/38 wurde das Gewölbe neu abgedichtet. Hinter einem Magerbetonkeil über den Fundamenten (Gegengefälle der schwimmenden Abdichtung) wurde eine ca. 55 cm dicke und 1,50 m tiefe Packlage aus vsl. grobkörnigem Hartgestein eingebaut, die ankommendes Wasser aus der freien Strecke vor dem Bauwerk ableiten soll. Die beidseitigen Randkappen mit B = 63 cm sind Bestandteil der seitlichen Flügelscheiben.

Im Jahre 1964 wurden seitlich auskragende Gehwege aus Riffelblech mit einer Breite von je 66 cm angebaut. Der seitliche Geländerabstand beträgt 2,78 m (r.d.B.) und 2,69 m (l.d.B.) und liegt damit zwar noch außerhalb des geschwindigkeitsabhängigen Gefahrenraums gemäß GUV R 2150, der seitliche Sicherheitsraum im Brückenbereich ist jedoch nicht mehr gegeben. Die Geländer sind 100 cm hoch.

Das einfeldrige Gewölbebauwerk aus unbewehrtem Beton umfasst ein Volumen von ca. 134 m³.

Das Gewölbe und die Flügelwände sind in einem sehr schlechten Zustand und weisen zahlreiche hohl klingende Stellen, innere Porosität, Betonabplatzungen, Netzerisse und oberflächige Moosstellen auf.

Das Gewölbe ist mittlerweile einem Beton der Festigkeitsklasse B 10 zuzuordnen. Der Fachbeauftragte für Brücken kam bereits 2003 zum Ergebnis, dass Instandsetzungen am Bauwerk ausscheiden und zeitnah eine Erneuerung anzustreben ist.

B.1.1.2 Technischer Plan

Das Bauvorhaben hat den Rückbau der Eisenbahnüberführung (EÜ) „Ried“ und den Ersatzneubau in veränderten Abmessungen, sowie die Anpassung des öffentlichen Wirtschaftsweges in der Gemeinde Kochel zum Gegenstand.

Eisenbahnüberführung

Die neue Eisenbahnüberführung liegt im Wesentlichen unverändert an der gleichen Stelle wie die Bestehende. Die wesentlichen Kreuzungsdaten sind nachstehend aufgeführt:

Bahnkilometer (Streckenachse) 30+858,60

Brückenklasse Lastmodell 71 und SW/0

Kreuzungswinkel (Streckenachse) 100,00 gon

Lichte Weite 4,50 m

Lichte Höhe 4,50 m

Breite zwischen den Geländern 6,76 m

Gesamtbreite 7,20 m

Um das neue Bauwerk exakt mittig über dem anzupassenden Wirtschaftsweg auszurichten, wird die Achse der EÜ um 20 cm nach Norden verschoben.

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, Regionalbereich Süd, hat mit Schreiben vom 08.12.2014, Az. I.NVR-S-A-Lü, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Änderung der Eisenbahnüberführung Ried in der Gemeinde Kochel, Strecke 5453 Tutzing - Kochel, Bahn-km 30,861, beantragt. Der Antrag ist am 16.12.2014 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, eingegangen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Unterlagen geprüft und den Vorhabenträger mit Schreiben vom 16.01.2015 und 19.06.2015 um die Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die überarbeiteten Unterlagen wurden zunächst mit Schreiben vom 11.03.2015 und zuletzt 03.07.2015 wieder vorgelegt.

Auf Antrag des Vorhabenträgers hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 07.08.2015 wurde die Regierung von Oberbayern als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 19.06.2015, Az. 61141-611ppü/040-2014#013, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)). Die Verfügung wurde zeitgleich auf der Internetseite www.eisenbahn-bundesamt.de unter „Infrastruktur / Planfeststellung / Screening / Bayern“ öffentlich bekanntgegeben.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Regierung von Oberbayern hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 09.09.2015 eingeleitet.

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Verwaltungsgemeinschaft Kochel am See
2.	Landratsamt Bad Tölz
3.	DB Kommunikationstechnik GmbH
4.	Deutsche Telekom
5.	Sachgebiet 51- Regierung von Oberbayern

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	DB Kommunikationstechnik GmbH Stellungnahme vom 16.11.2015, Az.: I.CVP22

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Verwaltungsgemeinschaft Kochel am See Stellungnahme vom 03.11.2015, Az.: 633/1
2.	Landratsamt Bad Tölz Stellungnahme vom 02.11.2015, Az.: 3.000
3.	Deutsche Telekom Stellungnahme vom 05.10.2015, Az.: 31.2-3532.1-691
4.	Sachgebiet 51- Regierung von Oberbayern Stellungnahme vom 25.11.2015 ,

Die anderen nicht aufgeführten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben keine Stellungnahme abgegeben.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Regierung von Oberbayern in der Gemeinde Kochel vom 01.10.2015 bis 31.10.2015 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Gemeinde Kochel ortsüblich durch Anschlag an den Amtstafeln am 22.09.2015 bekannt gemacht.

Die Einwendungsfrist endete am 15.11.2015.

Nach § 18a Nr. 7 Satz 1 AEG sind nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen. Hierauf wurde in der Bekanntmachung hingewiesen.

Im Anhörungsverfahren sind keine Einwendungen erhoben worden.

Die Hinweise und Stellungnahmen wurden an den Vorhabenträger zur Erwidern weitergeleitet.

B.1.3.3 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).

B.1.3.4 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 5 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Schreiben vom 20.04.2016 (Az. 31.2-3532.1-691) hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben grundsätzlich 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 Netz AG. Neben Betriebsanlagen der Eisenbahn wurden auch Maßnahmen an Straßen und Wegen planfestgestellt, soweit sie als notwendige Folgemaßnahmen der Ausbaumaßnahme nach § 75 Abs. 1 VwVfG einzustufen waren. Dabei handelt es sich um Maßnahmen zur Bewältigung von Folgen, die sich aus der zu ändernden Betriebsanlage ergeben. In solchen Fällen muss die eisenbahnrechtliche Planfeststellung auch auf diese Folgemaßnahmen ausgedehnt werden.

B.3 Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit verfahrensleitender Verfügung vom 19.06.2015, Gz.: 61141-611ppü/040-2014#013 festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materieil-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Das Vorhaben wird entsprechend dieses Planfeststellungsbeschlusses zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist.

Die bestehende Eisenbahnüberführung Bahn-km 30,861(Strecke 5453) über einen öffentlichen Wirtschaftsweg ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Eine Vielzahl von Rissen an Gewölbe, den aufgesetzten Stirnwänden, hohlklingende Stellen, Betonausbrüche sowie sehr geringe Betondruckfestigkeiten erfordern unaufschiebbar bauliche Maßnahmen. Zur Erhöhung der Sicherheit des Schienenverkehrs und der Aufrechterhaltung der Kreuzung ist es erforderlich das Brückenbauwerk in geänderten Abmessungen zu erneuern.

Eine Sanierung der über 116 Jahre genutzten Altanlage scheidet wegen der technischen Abgängigkeit des Gewölbes und dem Schadensbild der Flügelscheiben aus.

Das beantragte Vorhaben dient damit der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und des Straßenverkehrs sowie der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene und stellt eine Verbesserung des Schienenpersonenverkehrs dar. Die Planung ist damit im Sinne des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise geboten“ (vgl. § 1 Abs. 1 AEG).

Die erforderliche Planrechtfertigung ist damit gegeben.

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 Variantenentscheidung

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die durch den Vorhabenträger gewählte Variante den Erfordernissen aus dem Minimierungs- und Optimierungsgebot entspricht. Es ist keine andere Lösung ersichtlich, durch die die mit der gegenständlichen Planung verfolgten Ziele sich unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirklichen ließen.

Zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs soll die bestehende Eisenbahnüberführung in fast unveränderter Lage durch ein neues Bauwerk ersetzt werden.

Der Projektierung werden die Vorgaben der EBO, der EUK, der UVV und die einschlägigen Regelwerke der DB Netz AG zugrunde gelegt. Wegen der unmittelbaren Nähe zur östlich vorhandenen Wohnbebauung wird eine neue Technologie zum Lärm und Erschütterungsschutz mit einer Festen Fahrbahn in Form einer modularen Fertigteilbrücke sowie mit integrierter Schienenbefestigung ausgeführt. Mittels elastischer Vergußmasse werden die Schienen in vorbereitete Schienentröge dauerhaft wartungsfrei verklebt. Dadurch wird eine hohe schallreduzierende Wirkung, im Körper- und sekundären Luftschall gewährleistet. Die im Werk vorgefertigten Fertigteil-Rahmendecken (FT für Schienenweg und symmetrische FT für Randwege) werden biegesteif mit den Unterbauten verbunden. Auch der Rahmen ermöglicht wegen der fehlenden Brückenlager minimale Unterhaltungskosten und ist damit wartungsarm und dauerhaft. Aufgrund der bis in 18 m Tiefe ungünstigen Bodenverhältnisse ist eine Tiefgründung des neuen Bauwerks unverzichtbar. Beide Widerlager werden daher aus einer tangierenden Bohrpfehlwand hergestellt, die anschließend im Sichtbereich mit einer Vorsatzschale verkleidet wird. Die Schalungsrichtung der Flügel und Widerlager verläuft senkrecht. Aus statischen Gründen wird unterhalb dem Wirtschaftsweg eine Sohlplatte als Druckglied zwischen den Widerlagerwänden ausgeführt. Beidseits wird eine Randkappe (Randweg mit versenktem Kabeltrog) angeordnet. Als Absturzsicherung dient ein Füllstabgeländer mit durchgehenden Pfosten einschl. Fußleiste über dem unterführten Wirtschaftsweg. Die Rettungsweganforderungen werden beidseits der Bahn eingehalten; zudem wird i.d.B. auf der dem Ortsteil Ried zugewandten Seite eine Böschungstreppe mit 1,60 m nutzbarer Breite vorgesehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt nach eingehender Prüfung fest, dass die gegenständliche Variante dem Minimierungsgebot in optimaler Weise entspricht. Sie ist mit relativ geringen und verträglichen Eingriffen in Rechte Dritter und den Naturraum verbunden und überzeugt zudem durch ihre Wirtschaftlichkeit.

B.4.3 Belange der Gemeinde Kochel

Eine Beeinträchtigung der Belange der Gemeinde Kochel ist durch das antragsgegenständliche Vorhaben ebenfalls nicht gegeben.

Die Stadt Kochel bezog mit Schreiben vom 03.11.2015 zum Vorhaben Stellung und brachte nachfolgende Anregungen vor:

Aus Sicht der Stadt Kochel bestehen grundsätzlich keine Einwände gegen die Planung.

Sofern öffentliche Wegeflächen für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden sollen, seien hierzu die entsprechenden Verkehrsrechtlichen Anordnungen und Sondernutzungserlaubnisse mindestens 2 Wochen vor Inanspruchnahme zu beantragen.

Sonstige Flächen der Gemeinde Kochel die in Anspruch genommen werden sind mindestens 8 Wochen vorher mit einem Mietvertrag abzuschließen.

Der Baubeginn ist mindestens 2 Wochen vorher anzuzeigen.

Für die bestehende Kreuzung wird von der Gemeinde Kochel keine Änderung der Abmessung verlangt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Vorhabenträger hat allen Forderungen bzw. Hinweisen im Anhörungsverfahren der Gemeinde Kochel zugestimmt. Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt den Abstimmungsprozess zur Kenntnis und verweist vorsorglich auf die Nebenbestimmungen unter A.4.3.2 der Anzeigepflicht.

B.4.4 Immissionsschutz, bauzeitliche Beeinträchtigungen

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses vereinbar. Dies gilt sowohl für die Bau- als auch Betriebsphase.

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

B.4.4.1 Betriebsbedingte Immissionen

B.4.4.1.1 Schienenverkehrslärm

Von der bestehenden Strecke 5453 Tutzing – Kochel gehen vor und nach der Änderung der Eisenbahnüberführung, Schallemissionen aus. Diese sind in den Planunterlagen näher beschrieben und prognostiziert. Sie werden von der Allgemeinheit und der Nachbarschaft als Schallimmissionen wahrgenommen.

Für den Schienenwegebau bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 – 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV und die 24. BImSchV den (weiteren) gesetzlichen Rahmen zur Wahrung der Belange des Schallschutzes. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz.

§ 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. 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 Verkehrslärm-schutzverordnung (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 insoweit eröffnet, als dass die Änderung der Eisenbahnüberführung Ried über die Straße einen räumlich, auf das Brückenbauwerk begrenzten erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV, darstellt.

Im Weiteren wird auf die schalltechnische Untersuchung (Anlage 8.3 der Planunterlagen) 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, 4 der 16. BImSchV sowie der Anlage 2 zu dieser Vorschrift.

§ 4 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 § 4 der 16. BImSchV i.V.m. der „Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen an Schienenwegen - Ausgabe 2014 – 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 § 4 der 16. BImSchV näher genannten Zu- und Abschlüge. Bei diesen Zu- und Abschlüge handelt es sich um Korrekturwerte zur Berücksichtigung der verschiedenen Fahrzeugarten, Zuglängen und Fahrbahnarten 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.

B.4.4.1.2 Schalltechnische Untersuchung

Der Vorhabenträger hat eine schalltechnische Untersuchung anfertigen lassen.

Bei dieser schalltechnischen Untersuchung (Stand: 02.07.2015) handelt es sich um eine gutachterliche Äußerung, die der Vorhabenträger zur Grundlage seiner Entwurfsplanung gemacht hat und den Planunterlagen zur allgemeinen Information beigelegt hat.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Planung des Vorhabenträgers, dessen 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.4.4.1.3 Prognose und Prognosehorizont

Der Vorhabenträger hat der schalltechnischen Untersuchung das sogenannte Verkehrsmengengerüst für die Schiene, also die Angaben der Zugzahlen und Fahrzeugkategorien und Geschwindigkeiten, 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.

Der Vorhabenträger hat demnach zum Zeitpunkt der Antragstellung mit dem Jahr 2025 in nicht zu beanstandender Weise einen entsprechenden Prognosehorizont gewählt.

Aus diesem Verkehrsmengengerüst wurden nach den unter Ziffer B.5.4.1.1 genannten Vorschriften die Schallemissionen der Eisenbahnstrecken bezogen auf den Prognosehorizont 2025 berechnet und daraus die Beurteilungspegel (Immissionspegel) an den Gebäuden ermittelt.

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 1 „Berechnungsverfahren“), wonach als Grundlage für die Berechnung des Beurteilungspegels die Anzahl der prognostizierten Züge der jeweiligen Zugart sowie die den betrieblichen Planungen zugrunde liegenden Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Planungsabschnitt einer Bahnstrecke heranzuziehen sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Verkehrsmengengerüst eingehend geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Daten einer realistisch eingeschätz-

ten Verkehrsentwicklung entsprechen. Weitere Einzelheiten werden unter den nachstehenden Stichworten dargestellt.

Zuggattungen

Die angesetzten Zuggattungen entsprechen dem künftig zu erwartenden Verkehr und können den in Tabelle 4 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV und den in der Schall 03 aufgeführten Zugarten zugeordnet werden.

Zugzahlen

Der Vorhabenträger hat in seiner Verkehrsprognose konkrete Zugzahlen für die einzelnen Zuggattungen genannt. Für die Bemessung möglicher Lärmschutzansprüche wird im gegenständlichen Planungsabschnitt eine prognostizierte Gesamtanzahl der zukünftig verkehrenden Züge (Prognose 2025) auf den Strecke 5453 von insgesamt 48 Zügen tags und 8 Zügen nachts angesetzt. Die Angaben sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Zuglängen, Geschwindigkeiten

Der Vorhabenträger hat in seiner Verkehrsprognose konkrete Fahrzeugkategorien, Geschwindigkeiten und Zugarten angesetzt.

Diese sind nicht zu beanstanden.

Die Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass die angesetzten Zugdaten dem derzeit vorhandenen und zukünftig 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 dem Vorhabenträger angesetzt und infolge dessen künftig die tatsächlichen Immissionspegel über den aus diesen Zugdaten ermittelten Immissionspegeln liegen würden.

B.4.4.1.4 Anspruch auf Lärmvorsorge

Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV ergibt sich dabei an den Anwesen, wo durch diesen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Für diese Fälle ist gemäß § 2 der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen grundsätzlich sicherzustellen, dass deren Beurteilungspegel die in dieser Vorschrift genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

Bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche ist es dabei nicht ausreichend, die Beurteilungspegel nur unter Berücksichtigung der vom Bauabschnitt ausgehenden Emissionen zu ermitteln und dabei die Emissionen der übrigen vorhandenen Strecke mit „null“ anzusetzen (sog. Baugrubenmodell). Bei einer solchen Vorgehensweise werden u. U. Ansprüche am Ende des Bauabschnitts „abgeschnitten“, obwohl für Gebäude unterschiedliche Schutzansprüche entstehen. Je nachdem, ob sie in der Mitte oder kurz vor dem Ende des Bauabschnitts liegen, sind bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche die Beurteilungspegel wie folgt zu ermitteln (VGH München, Urteil vom 25.02.2003 – 22 A 02.40013 -, Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97):

- Für Gebäude innerhalb des Bauabschnitts (Neubauabschnitt bzw. Abschnitt des erheblichen baulichen Eingriffs; Berücksichtigung der Emissionen aus dem Bauabschnitt und der angrenzenden vorhandenen baulich nicht geänderten Strecke.
- Für Gebäude außerhalb des Bauabschnitts;
- Berücksichtigung der Emissionen ausschließlich aus dem Bauabschnitt.

Eine wesentliche Änderung in Verbindung mit einer Grenzüberschreitung i. S. der 16. BImSchV ergibt sich nicht, da weder eine Pegelzunahme um mindestens 2,1 dB(A) eintritt, noch Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts als Folge der Baumaßnahme weitergehend erhöht werden. Mithin werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge durchweg eingehalten. Hieraus ergibt sich bei der Betrachtung

tung der Immissionen aus Schienenverkehr keine grundsätzliche Anspruchsberechtigung auf Schallschutzmaßnahmen.

B.4.4.1.5 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.4.4.1.6 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 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 Erschütterungsimmissionen 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 Au und Ar 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. Der im Zusammenhang mit diesem Vorhaben auszubauende Streckenabschnitt 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 5453 Tutzing – Kochel, geht eine Erschütterungsvorbelastung aus, welche die Nachbarschaft zu dulden hat und ohne das gegenständliche Ausbauvorhaben weiterhin zu dulden hätte.

Da das geltende Recht dem Vorhabenträger 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. Der Vorhabenträger kann sich nicht darauf berufen, dass die Nachbarschaft auch mit einer baulichen Änderung der Bahnstrecke und daraus resultierenden Erschütterungsmehrbelastungen rechnen musste.

Soweit vorhabenbedingte 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 in der Regel eine Erhöhung der Vorbelastung aus Erschütterungen von 25 % festgesetzt (Signifikanzkriterium), welches auch der Vorhabenträger in seiner erschütterungstechnischen Untersuchung zugrunde gelegt hat.

Mit der Festlegung des Signifikanzkriteriums von 25 % im Hinblick auf eine Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen vor Erschütterung setzt die Planfeststellungsbehörde somit auf jeden Fall einen anerkannten Wert fest, der im Einklang mit der aktuellen Rechtsprechung steht.

B.4.4.1.7 Erschütterungstechnische Untersuchung und Beurteilung

Durch die gegenständliche Änderung der Eisenbahnüberführung in massiverer Ausführung ist davon auszugehen, dass keine wahrnehmbare Verschlechterung der bestehenden Erschütterungssituation bewirkt wird. Insbesondere ist nicht zu erwarten, dass beachtliche vorhabenbedingte Erschütterungsmehrungen und damit verbundene zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigungen an den benachbarten Gebäuden auftreten.

Weitere notwendige Maßnahmen zum Erschütterungsschutz ergeben sich nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes und der im Verfahren beteiligten Fachbehörden daher nicht.

B.4.4.2 Baubedingte Immissionen

B.4.4.2.1 Baulärm allgemein

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens im Hinblick auf die sich ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Neben dem Planfeststellungsbeschluss ist keine gesonderte Überprüfung der Zumutbarkeit und Zulässigkeit der Bauausführung zu erteilen – 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. Den nahe gelegenen

Wohnhäusern ist besonders in den Nachtstunden eine hohe Schutzbedürftigkeit einzuräumen.

Es existiert keine spezielle gesetzliche Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm, so dass § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG die rechtliche Grundlage für ein notwendiges Schutzkonzept darstellt.

Dabei sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen und dem Träger des Vorhabens gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Eine Baustelle als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten und ähnlichen Einrichtungen stellt eine Anlage im Sinne von § 3 BImSchG dar. Da es sich bei Baustellen nicht um genehmigungsbedürftige Anlagen handelt, ist § 22 Abs. 1 BImSchG einschlägig.

Baulärm führt entsprechend § 3 Abs. 1 BImSchG zu schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn er nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet ist, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

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 Beur-

teilung der Zumutbarkeit des Baulärms zurückgegriffen werden kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11/11).

Dagegen gilt etwa die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) zur Beurteilung von Baustellenlärm definitiv nicht (dort Ziffer 1f), selbst wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg und z.T. auch in der Nacht betrieben wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007 – 5 S 2257/05). Im Gegensatz zum Lärm einer nach TA Lärm zugelassenen Anlage wirkt Baustellenlärm z.B. immer zeitlich begrenzt und ist damit anders als ein auf Dauer ausgelegter Gewerbelärm zu beurteilen.

Eine Anwendung der 18. BImSchV scheidet ebenfalls aus, da diese einen völlig anderen Sachverhalt regelt.

Der Ordnungsgeber hat in der AVV Baulärm unter Nummer 3.1.1 gebietsbezogene Immissionsrichtwerte für den Tages- bzw. Nachtzeitraum festgelegt, bei deren Überschreitungen von erheblichen Belästigungen durch Baumaschinen ausgegangen werden kann. Als Nachtzeit gilt dabei die Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr.

Nach Nummer 4.1 der AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche von Baustellen grundsätzlich dann angeordnet werden, wenn die nach Nummer 6 ermittelten Beurteilungspegel (neben einer Ermittlung durch Messungen nach den Nrn. 6.2–6.8 können die Schallpegel am Immissionsort gemäß Nummer 6.3.3 auch berechnet werden) die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB überschreiten. Als Maßnahmen kommen dann insbesondere in Betracht:

- a) Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle,
- b) Maßnahmen an den Baumaschinen,
- c) die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen,
- d) die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren,
- e) die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen.

Von Maßnahmen zur Lärminderung kann allerdings insbesondere dann abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen – infolge nicht nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche (z.B. tatsächliche Lärmvorbelastung durch Verkehr) – keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Nach Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG, z.B. Urteil vom 10.07.2012, Az.: 7 A 11/11) wirkt sich der Zuschlag nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm der Sache nach wie ein Messabschlag wegen verbleibender Unsicherheiten bei der messtechnischen Überprüfung der Einhaltung der Immissionswerte aus. Ein solcher Messabschlag – der bei prognostischen Einschätzungen in Genehmigungsverfahren aufgrund von schalltechnischen Berechnungen nicht zum Tragen kommen kann – kann auch bei der Bestimmung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle im Rahmen einer rechnerischen Prognose (so) keine Anwendung finden.

B.4.4.2.2 Zumutbarkeit von Baulärm

Bei der Bewertung der Zumutbarkeit der durch Bauarbeiten auf Baustellen in den Räumen benachbarter Gebäude verursachten Geräusche werden nachstehende Beurteilungspegel (nachfolgend Innengeräuschpegel genannt) herangezogen:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB (A),
- gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) tagsüber 45 dB (A),
- Schlafräume nachts 30 dB (A).

Die genannten Werte beruhen vor allem auf der 24. BImSchV. Der in Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV (Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maße) aufgeführte Korrektursummand D zur Berücksichtigung der Raumnutzung hat unter Hinzurechnung eines weiteren Korrekturwertes von 3 dB, der die unterschiedliche Dämmwirkung von Außenbauteilen bei gerichtetem Schall gegenüber diffusen Schallfeldern berücksichtigt (siehe BRDrucks 463/96 S.16; BRDrucks 463/1/96 S. 4 f., 7), die Bedeutung eines grundsätzlich einzuhaltenden Innengeräuschpegels, der auch für die Beurteilung der Zumutbarkeit bauzeitlicher Schallimmissionen in benachbarten Gebäuden Anwendung finden kann.

Nach Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV ist für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume von $D = 37$ dB, für Büroräume von $D = 42$ dB und für Schlafräume von $D = 27$ dB auszugehen. Unter Hinzurechnung von 3 dB ergeben sich als Innengeräuschpegel die o. g. Werte von 40 dB (A), 45 dB (A) bzw. 30 dB.

Angaben zu Innengeräuschpegeln, die nicht überschritten werden sollten, finden sich neben der 24. BImSchV auch in der VDI-Richtlinie 2719 Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen (August 1987). Die Mittelungspegel in Tabelle 6 der Richtlinie sind nicht als Einzahlwerte sondern mit einer Spannweite angegeben und darüber hinaus von der Schutzbedürftigkeit entsprechend der Gebietseinstufung abhängig. Es lassen sich aus dieser Tabelle sowohl die o.g. Werte als auch niedrigere oder speziell im Nachtzeitraum auch höhere Innengeräuschpegel ableiten. Eine Berücksichtigung der niedrigeren Werte würde nach hiesiger Auffassung eine Privilegierung und damit eine Überbewertung zeitlich begrenzter Geräuscheinwirkungen durch Bautätigkeiten gegenüber zeitlich unbegrenzt auftretendem Verkehrslärm darstellen und wird daher als nicht angezeigt angesehen. Gegen eine Berücksichtigung höherer Innengeräuschpegel im Nachtzeitraum von bis zu 35 dB (A) sprechen der gebietsunabhängige Korrektursummand für überwiegend zum Schlafen benutzte Räume in der Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV und damit verbundene rechtliche Risiken.

Unter Nummer 6.2 der TA Lärm sind für Immissionsorte innerhalb von Gebäuden Immissionsrichtwerte des Beurteilungspegels gebietsunabhängig von 35 dB (A) tags und 25 dB (A) nachts aufgeführt. Einzelne Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte um nicht mehr als 10 dB (A) überschreiten. Diese Werte gelten nach dem Wortlaut der TA Lärm jedoch ausschließlich bei Geräuschübertragungen innerhalb von Gebäuden und nicht für Geräusche, die von Quellen außerhalb des Gebäudes hervorgerufen werden.

Aus den genannten Gründen werden in Anlehnung an die 24. BImSchV die eingangs genannten Innengeräuschpegel von 40 dB (A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume, von 45 dB (A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) und von 30 dB (A) nachts für Schlafräume den weiteren Betrachtungen zu Grunde gelegt.

Für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen ausnahmslos diese Anforderungen) lässt sich nach der in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichung 2 ein Außengeräuschpegel abschätzen, bei dessen Einhaltung Überschreitungen der o.g. Innengeräuschpegel nicht zu erwarten sind.

Dieser Außengeräuschpegel beträgt ca. 67 dB (A) tagsüber für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume, ca. 72 dB (A) tagsüber für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) bzw. ca. 60 dB (A) nachts für Schlafräume in Wohnungen.

Bei der Ermittlung dieser Außengeräuschpegel wurden die bei Bautätigkeiten typischerweise auftretenden tieffrequenten Geräuschanteile und die daraus resultierende geringere Pegelminderung durch die Fenster – die Schalldämmung von Fenstern ist frequenzabhängig, d.h. tieffrequente Geräusche werden weniger vermindert als solche mit höherer Frequenz – durch einen Korrektursummanden von 6 dB wie für innerstädtische Straßen nach Tab. 2 Zeile 2 der Anlage zur 24. BImSchV berücksichtigt. Im Übrigen findet sich dieser Korrektursummand auch in Tabelle 7 der VDI 2719.

Nachts und damit für Schlafräume sind entsprechend Nr. 3.1.3 der AVV Baulärm auch Spitzenpegel beurteilungsrelevant. Damit ergibt sich für Schlafräume die zusätzliche Fragestellung, welche Spitzenpegel an der Gebäudefassade (vor einem Schlafraumfenster) nachts maximal auftreten dürfen, damit die im Raum zumutbaren Spitzenpegel nicht überschritten werden. Angaben hierzu finden sich zunächst in der VDI 2719. In Tabelle 6 werden Anhaltswerte für den Spitzenpegel in Schlafräumen von 35 bis 40 dB (A) in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten und von 40 bis 45 dB (A) in allen übrigen Gebieten genannt.

Nach den WHO Night noise guidelines (NNGL) for Europe, S. 20, Tab. 1 (http://ec.europa.eu/health/ph_projects/2003/action3/docs/2003_08_frep_en.pdf) beginnt die Weckschwelle bei Spitzenpegeln im Raum von ca. 42 dB. Im Ergebnis einer wertenden Betrachtung werden im Schlafraum gebietsunabhängig Spitzenpegel von 40 dB (A) als zumutbar angesehen. Unter Ansatz einer mittleren Pegelminderung

derung durch die Fassade / geschlossene Fenster von 30 dB ergeben sich hieraus Spitzenpegel außen von ca. 70 dB (A).

B.4.4.2.3 Ersatzwohnraum, finanzielle Entschädigung

Durch Art. 14 GG geschützt und demnach potentiell Gegenstand einer finanziellen Entschädigung ist der Bestand, aber nicht die bestmögliche wirtschaftliche Verwertbarkeit des Eigentums bzw. des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes, die Chance auf Umsatz und Gewinn, oder eine tatsächliche Gegebenheit wie etwa ein Standortvorteil, selbst wenn dieser erhebliche unternehmerische Bedeutung hat (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7A 11/11 -, Rz. 73ff). Für die Zwecke der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung ist im Falle einer durch den Vorhabenträger zu leistenden Entschädigung eine Entscheidung über den Entschädigungsgrund ausreichend. Weitere Festsetzungen, etwa zur Entschädigungshöhe (vgl. hierzu § 22 a AEG) oder zum Nachweis eingetretener Schäden oder der Kausalität des Baulärms hierfür (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11-, Rz. 86f), sind nicht erforderlich.

Die Leistung einer Entschädigung kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung definierter, unter Zugrundelegung der AVV Baulärm bestimmter und außerhalb des Gebäudes zu messender (vgl. Ziffer 6.3.1 AVV Baulärm) bzw. zu berechnender Schallpegel oder aber von der Überschreitung von innerhalb des Gebäudes zu messenden bzw. zu berechnenden Schallpegeln, etwa unter Zugrundelegung der oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“.

Für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung des Außenwohnbereichs ist abzustellen auf die Immissionsrichtwerte in Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm. Gegenstand einer Entschädigung sind in Ergänzung der Gebäudenutzung zum Wohnen geeignete und bestimmte Freiflächen eines Grundstücks (Terrasse, Balkon und in ähnlicher Weise nutzbare sonstige Außenanlagen, nicht aber Beete, Vorgarten, Carport etc.) – BverwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4A 1075/04-, Rz. 362 sowie ggf. Außenbereiche von Gaststätten, Biergärten etc. (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11 -, Rz. 35f. Bei der Entschädigung für zum Wohnen bestimmte Freiflächen

sind Einschränkungen hinsichtlich der jahreszeitlichen Nutzbarkeit (etwa April bis September) angezeigt. Nicht zur geschützten Nachbarschaft gehören Passanten und Laufkundschaft, weshalb etwa die Verlärmung des Außenkontaktbereichs vor Ladengeschäften kein Gegenstand einer Entschädigung für den Geschäftsinhaber ist (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A11/11 -, Rz 33f).

Für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen praktisch bewährt hat sich das Abstellen auf zumutbare Innenpegel, die aus der 24. BImSchV abgeleitet wurden:

- Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume tagsüber 40 dB (A),
- gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) tagsüber 45 dB (A),
- Schlafräume nachts 30 dB (A).

Auf der Grundlage dieser Innenpegel lassen sich unter Zugrundelegung üblicher Raumgeometrien, Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen diese Anforderungen ausnahmslos) Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung Überschreitungen der o. g. Innenpegel nicht zu erwarten sind und die demnach ebenfalls als (leichter als Innenpegel zu berechnende und ggf. durch Messungen überwachende) Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden können:

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen (dB(A))	Geräuschpegel außen (dB(A))
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	Tags: 07:00 – 20:00 Uhr	40	67
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	Tags: 07:00 – 20:00 Uhr	45	72
Schlafräume	Nachts: 20:00 – 07:00 Uhr	30	60

Nachts, d. h. zwischen 20:00 und 07:00 Uhr, sind bei der Beurteilung von Baulärm neben den o. g. dauerhaften Geräuschpegeln auch Spitzenpegel beurteilungsrelevant, vgl. Ziffer 3.1.3 der AVV Baulärm. Dies betrifft in erster Linie Schlafräume. Ausgehend von einer beginnenden Aufwachschwelle bei Spitzenpegeln von 40 dB (A) innen, ergeben sich hier wiederum unter Berücksichtigung üblicher Raumgeometrien, Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2, folgende gebietsunabhängige Spitzenpegel, deren Überschreitung neben den o. g. dauerhaften Geräuschpegeln eine Entschädigungspflicht auslöst:

Nutzung	Regelmäßiger Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen (dB(A))	Geräuschpegel außen (dB(A))
Schlafräume	Nachts: 20:00 – 07:00 Uhr	40	70

Zu beachten ist, dass alle o. g. Geräuschpegel und Spitzenpegel für den Innenbereich von einem geschlossenen Fenster ausgehen. Anders als tagsüber kann Betroffenen nachts in Schlafräumen jedoch nicht zugemutet werden, durch regelmäßiges Lüften für Frischluft zu sorgen und ansonsten durch Schließen des Fensters die Verlärmung des Innenbereichs so gering wie möglich zu halten. Vor diesem Hintergrund und um der Gefahr einer nicht zu entschädigenden Gefährdung der Gesundheit Betroffener zu begegnen, wird ein Verbleib in dem von einer Überschreitung der o. g. Pegel (Geräuschpegel 30 dB (A) innen und Spitzenpegel 40 dB (A) innen) betroffenen Schlafräum für Betroffene regelmäßig nur vorübergehend zumutbar sein. Bei länger andauernder nächtlicher Verlärmung von Schlafräumen (Orientierungsgröße: ab zwei Nächten) ist es daher geboten, die Notwendigkeit der Nacharbeiten und mögliche Lärmvermeidungs- und Lärminderungsmaßnahmen besonders kritisch zu hinterfragen und Betroffenen erforderlichenfalls Ersatzschlafraum zur Verfügung zu stellen. Eine andere Situation kann sich ergeben, wenn betroffene Schlafräume, Wohnungen oder Gebäude über Lüftungseinrichtungen verfügen. In diesem Fall ist eine objektbezogene gutachterliche Nachweisführung erforderlich, in die insbesondere auch die Schalldämmung der Lüftungseinrichtung einzubeziehen ist.

Wichtig ist, dass bei der Ermittlung des ggf. zu einer Entschädigungspflicht führenden Baulärms der Untersuchungsraum sowie die Messpunkte und/oder die Berechnungspunkte so gewählt werden, dass alle potentiell Entschädigungsberechtigten eine Grundlage für die nachfolgende Geltendmachung ihrer Ansprüche gegen den Bauherrn erhalten.

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind zunächst Eigentümer, weiterhin gewerbliche Mieter, soweit sie eine nachteilige Wirkung des Planvorhabens auf ihren Gewerbetrieb geltend machen können (Art. 14 GG).

Wohnraummieter und andere lediglich obligatorische berechnigte, private Nutzer wie z. B. im Haushalt des Eigentümers lebende Familienangehörige sind nicht anspruchsberechtigt. Denn ausschlaggebend für das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG ist, dass eine grundsätzlich zum Schutz der Rechte des Betroffenen erforderliche Schutzvorkehrung i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG wegen Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Planvorhaben unterbleibt. Erforderlich ist demnach u. a. die Betroffenheit in eigenen Rechten.

Gestützt auf die von ihnen genutzten Räumlichkeiten können hier Wohnraummieter und sonstige lediglich obligatorisch berechnigte Nutzer, im Gegensatz zu Eigentümern und gewerblichen Mietern, „nur“ auf ihr Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verweisen. Dieses Nutzungsrecht ist zwar im Falle der Wohnraummiete durch das Bundesverfassungsgericht als dem Eigentumsschutz des Art. 14 GG unterfallend anerkannt worden (BVerfG, Beschluss vom 26. Mai 1993 – BvR 208/93-, Rz. 19 ff), das BVerfG hat in dem vorgenannten Beschluss indes auch ausgeführt, dass die aus dieser Anerkennung folgenden, miteinander konkurrierenden Eigentumspositionen des Mieters einerseits und des Eigentümers andererseits so gegeneinander abzugrenzen sind, dass die beiden Eigentumspositionen angemessen gewahrt bleiben.

Für die Zwecke dieser Abgrenzung ist bei der Frage nach dem Bestehen von Entschädigungsansprüchen für die Einschränkung bei der Nutzung von Immobilien in der Fachplanung zu bedenken, dass Sinn und Zweck des Bau- und Fachplanungsrechts die Einfügung eines Vorhabens in seine Umwelt und die Bewältigung von Konflikten ist, die durch den Bau und die Nutzung des Planvorhabens auf einer

Grundstücksfläche auf benachbarten Grundstücksflächen entstehen. Aus dieser Grundstücksbezogenheit des Bau- und Fachplanungsrechts kann gefolgert werden, dass bei einem Nutzungskonflikt die benachbarten Grundstücke durch ihre dauerhafter und substantieller als z. B. Mieter betroffenen Eigentümer repräsentiert werden und auf dieser grundstücksbezogenen, planungsrechtlichen Ebene obligatorisch berechnete Nutzer, etwa Mieter, Pächter, Ehegatten und Kinder der Eigentümer, nicht in einer grundstücksbezogenen Weise in ihren Rechten betroffen sind. Im Übrigen wären sie auch nicht wegen einer möglichen Verletzung ihrer Nutzungsrechte klagefähig. Diese durch die Rechtsprechung zunächst für das Bauplanungs- und Straßenplanungsrecht entwickelten Grundsätze finden auch für die eisenbahnrechtliche Planfeststellung Anwendung (BVerwG, Beschluss vom 28. November 1995 – 11 VR 38/95 -, Rz. 28).

Betroffene, die zur Nutzung eines Grundstücks lediglich obligatorisch berechnete sind, können dessen ungeachtet die Beeinträchtigung auch sonstiger (eben nicht grundstücksbezogener) eigener Rechte wie den Schutz des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes (Art. 14 GG) oder der Gesundheit (Art 2 Abs. 2 GG) geltend machen. So können gewerbliche Mieter bei Verlärmung eines von ihnen gemieteten oder gepachteten Grundstücks auf die Beeinträchtigung ihres Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (Art. 14 GG) verweisen.

Doch während für die unterbliebenen Schutzauflagen zum Schutz des Eigentums, eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes oder anderer vermögenswerter Rechte eine finanzielle Entschädigung nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG möglich ist, scheidet diese bei einer Beeinträchtigung der Gesundheit naturgemäß aus. Hintergrund ist, dass die Kosten der Schutzvorkehrungen zugunsten der Gesundheit nie außer Verhältnis zum Gesundheitsschutz stehen und damit nie untunlich i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind. Wenn also eine Beeinträchtigung der Gesundheit zu besorgen ist, sind entweder Schutzauflagen gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG vorzusehen oder, falls das nicht möglich ist, das Vorhaben aufzugeben; eine Entschädigung gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG kommt nicht in Betracht.

Bei einer baulärmbedingten Beeinträchtigung unterhalb der Schwelle der Gesundheitsbeeinträchtigung scheidet wiederum eine Berufung auf den Gesundheitsschutz (Art. 2 Abs. 2 GG) aus.

Folglich erscheint es mit Rücksicht auf die oben geschilderte Grundstücksbezogenheit angebracht, von Baulärm betroffenen Wohnraummieter und sonstigen lediglich obligatorisch Wohnberechtigten keine Entschädigung gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG zuzusprechen. Es besteht ggf. die zivilrechtliche Möglichkeit einer (nicht durch die Planfeststellungsbehörde zu entscheidenden) Mietminderung wegen durch die Verlärmung geminderter Tauglichkeit des gemieteten Wohnraumes gem. §§ 549, 536 BGB.

B.4.4.2.4 Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm

Eine exakte Vorhersage bzw. eine detaillierte Lärmprognose, wie bei der Lärmvorsorge, ist aufgrund der Unregelmäßigkeiten des durch Bauarbeiten ausgelösten Lärms nicht möglich. Jedoch kann der Vorhabenträger eine orientierende Untersuchung bzw. überschlägige Abschätzung der Baulärmimmissionen vornehmen, die aufzeigt, in welcher Größenordnung die Immissionen aus der Bautätigkeit voraussichtlich liegen können. Zur Beurteilung der schädlichen Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb hat der Vorhabenträger den Baulärm abgeschätzt. Eine solche orientierende Untersuchung ist in den Planunterlagen (Anlage 8.2) enthalten.

Dabei wurden die lärmintensivsten Bauphasen bzw. Bauarbeiten (Herstellung von Großbohrpfählen, Verbauarbeiten, Aushub und Abbrucharbeiten, Betonierarbeiten, Gleisbauarbeiten) herangezogen, um die auf die dortige Wohnbebauung einwirkenden Belastungen zunächst im Verhältnis zu den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm abschätzen zu können.

Die Schallimmissionen aus Baulärm wurden nach DIN ISO 9613-2 an insgesamt vier maßgeblichen Immissionsorten berechnet.

Die Erneuerung der EÜ kann nur in zwei größeren Sperrpausen im schienengebundenen Personenverkehr erfolgen. Die Sperrpausen werden auf das erforderliche Minimum beschränkt. Entsprechend der Baubetriebsplanung ist mit einer 448 stündigen Sperrpause und einer 143 stündigen Sperrpause zu rechnen. Grundsätzlich werden die Nacharbeiten (20:00 Uhr bis 7:00 Uhr) mit lärmarmen Baumaschinen (Kennzeichnung: Umweltzeichen „Blauer Engel“) ausgeführt. Die nächstgelegene

Bebauung ist mit rund 75 m Abstand zum Bauwerk relativ weit entfernt. Der normale Baubetrieb wird sich auf die werktäglichen Arbeitserbringungszeiten beschränken.

Die schalltechnische Untersuchung während der Bauphase zur Änderung der Eisenbahnüberführung ist in Anlage 8.2 der Antragsunterlage beigefügt. Durch die Art und den Umfang der unvermeidbaren Bauarbeiten während der mehrtägigen Sperrpausen (z.B. Abbruch Bestandsbauwerk) können die Beurteilungspegel der AVV Baulärm tagsüber und vor allem nachts nicht immer eingehalten werden.

B.4.4.2.5 Abwägung / Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Folglich sind dem Vorhabenträger zur Minderung der baubedingten Immissionen im Verfügbaren Teil A unter Ziffer A.4.3 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).

Aus diesem Grund hat die Planfeststellungsbehörde den Einsatz eines Immissionsschutzbeauftragten angeordnet, der die Baustelle schall- und erschütterungstechnisch überwacht und ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft anordnet. In Betracht kommen dafür z.B. auch mobile Schallschutzwände oder Einhausungen von stationären Kleingeräten.

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend über lärmintensive Arbeiten zu informieren. Die zuständigen Immissionsschutzbehörden, an die sich erwartungsgemäß ein Teil der Betroffenen richten wird, sind gleichfalls vorab zu informieren.

Es obliegt dem Vorhabenträger sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schallemissionen dem Stand der Technik entsprechen (32. BImSchV).

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.

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.

Entschädigung für verbleibende Belastungen

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt auch unter Berücksichtigung aller im Erläuterungsbericht unter Pkt. 5.4.4 beschriebenen und in den Nebenbestimmungen beauftragten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu dem Ergebnis, dass die Zumutbarkeitsschwelle (siehe Pkt. 5.4.2.2) der Baustellenimmissionen in der direkten Nachbarschaft voraussichtlich überschritten werden wird.

Dies betrifft vor allem die Bauphasen mit Abbrucharbeiten, Verbauarbeiten und das Herstellen von Bohrpfählen.

Folglich steht den betroffenen Anwohnern gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen an Tagen mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 70 dB(A) und nachts von mehr als 60 dB (A) bezogen auf Wohnräume zu.

Die betroffenen Immissionsorte sind in einer vom Vorhabenträger rechtzeitig zu erstellenden detaillierten Baulärmprognosen (Quartalsprognosen) zu ermitteln. Weiterhin steht den betroffenen Eigentümern gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen dem Grunde nach zu (siehe Punkt 5.4.2.3).

B.4.4.2.6 Automatische Warnanlagen

Die in der Allgemeinverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes Pr. 3354-33hui/005-8009#005 vom 11.04.2016 (Anlage 1 zur Verfügung) vorgesehenen Einschränkungen für die Verwendung automatischer Warnanlagen ohne automatische Pegelanpassung (APA) gelten ab dem 01.01.2019 entsprechend auch für Baustellen bei Baumaßnahmen, die durch eine fachplanungsrechtliche Zulassungsentscheidung zugelassen wurden.(nach B.5.4.2.6 anordnen!)

B.4.4.2.7 Sonstige baubedingten Immissionen (Erschütterungen, Luftschadstoffe)

Mit einer erschütterungstechnischen Untersuchung hat der Vorhabenträger die Auswirkungen der Bauverfahren unter dem Gesichtspunkt des Erschütterungsschutzes einer Prüfung unterzogen.

Die DIN 4150 Teil 2 (Auswirkungen auf den Menschen) und Teil 3 (Gebäudeschutz) enthalten Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch

Dem Vorhabenträger sind zur Minderung der baubedingten Erschütterungen im Verfügbaren Teil A unter Ziffer A.4.3. dieses Beschlusses einschlägige Nebenbestimmungen auferlegt worden, um unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft infolge des Baubetriebes zu vermeiden.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass bei der Einhaltung der Vorgaben der DIN 4150 Teil 2 und 3, jedenfalls erhebliche Belästigungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG regelmäßig nicht anzunehmen sind. In der Gesamtbetrachtung kann deshalb von einer Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist auch der Ansicht, dass durch den Baubetrieb keine signifikanten Belastungen mit Luftschadstoffen zu erwarten sind, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Dem Vorhabenträger wurden zusätzliche Nebenbestimmungen auferlegt, die sie bei der Bauausführung im gesamten Bereich der Baustelle, der Zwischenlager und des öffentlichen Straßenraums zu beachten hat.

B.4.5 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.4.5.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

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.

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. 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).

Naturschutz und Landschaftspflege

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

Durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen wird eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes vermieden.

Durch die im Erläuterungsbericht der Planunterlagen (Unterlage 1, Seite 25 ff.) aufgeführten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen für die einzelnen Schutzgüter werden die baubedingten Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen und der ursprüngliche Zustand in gleichwertiger Weise wieder hergestellt.

Im Planfeststellungsbereich sind keine Naturschutzgebiete und Wasserschutzgebiete oder FFH-Gebiete und geschützte Biotope vorhanden.

Zum Schall- und Erschütterungsschutz wird auf nachfolgenden Punkt

B.4.8 Immissionsschutz hingewiesen.

Artenschutz:

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 geregelt.

Das BNatSchG unterscheidet hierbei besonders geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) und streng geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG). Die streng geschützten Arten bilden dabei 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 wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), -Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- Verbot der erheblichen Störung von wildlebenden 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 wildlebenden 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).

Da im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht von vornherein ausgeschlossen werden können, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Potenzialabschätzung die projektbedingte Betroffenheit streng und besonders streng geschützter Arten überprüfen lassen und diese den Planunterlagen (Unterlage 16) beigelegt. Gemäß der Potenzialabschätzung konnte festgestellt werden, dass bei streng geschützten Säugetieren wie auch geschützten Reptilien- und Amphibienarten projektbedingte Beeinträchtigungen gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden können. Durch die Umbaumaßnahmen kommt es zum Verlust von Gehölzen mit einer grundsätzlichen Habitatsignung für Brutvögel. Hinsichtlich der Vogelarten verbleibt jedoch bei keiner Vogelart eine artenschutzrelevante Beeinträchtigung gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Berücksichtigung einer an die Nist-, Brut und Aufzuchtzeit angepassten Baufeldfreimachung, d.h. zeitliche Beschränkung der Vegetationsrück-schnitte (inkl. Fällarbeiten) in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG).

Im verfügbaren Teil dieses Beschlusses sind zudem unter der Ziffer A.4.5 verschiedene Nebenbestimmungen aufgenommen, die sicherstellen sollen, dass Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie artenschutzrechtliche Anforderungen bei der Durchführung des Bauvorhabens beachtet werden.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Naturschutz:

Zu den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie Artenschutzes haben sich die am Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange nicht geäußert bzw. das Landratsamt München hat keine Einwände vorgebracht. Auch von Seiten des Sachgebiets 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung.

Beteiligung der Naturschutzbehörden und Verbände:

Zu den naturschutzrechtlichen Belangen haben sich im Rahmen der Anhörung keine Naturschutzbehörden und Verbände geäußert.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass den Belangen der Umwelt und des Landschafts- und Naturschutzes im Rahmen der Durchführung der Planung und bei Beachtung der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss Rechnung getragen wird.

B.4.6 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.

Schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten. Die Inanspruchnahme von Boden ist somit auf das unvermeidliche Mindestmaß beschränkt worden. Vorübergehende Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen während der Bauzeit (vorübergehende Inanspruchnahme) werden durch Maßnahmen, welche der Vorhabenträger seiner 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.4.5 aufgenommen. Die von den Fachbehörden im Verfahren benannten Auflagen und Hinweise wurden im Beschluss berücksichtigt.

B.4.7 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.4.5 aufgenommen. Die von den Fachbehörden im Verfahren benannten Auflagen und Hinweise wurden im Beschluss berücksichtigt.

B.4.8 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Der Baubereich befindet sich in keinem Trinkwasserschutzgebiet, Einzugsgebiet einer Trinkwasserversorgung oder in einem wasserwirtschaftlichen Vorrang- und Vorbehaltsgebiet. Eine Bauwasserhaltung ist während der Bauzeit nicht erforderlich.

B.4.8.1 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 Unteren Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Bad Tölz wurde berücksichtigt.

B.4.8.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Durch das Vorhaben wird kein wasserrechtlicher Tatbestand erfüllt, die der Erlaubnis bedürfen (§ 8 Abs. 1 WHG).

B.4.9 Denkmalschutz

Bodendenkmäler

Die Verpflichtung zur Anzeige der Entdeckung von Bodendenkmälern nach Art. 8 Abs. 1 BayDSchG und die Regelungen zum Verhalten bei der Entdeckung von Bodendenkmälern sind in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses übernommen worden.

B.4.10 Straßen, Wege und Zufahrten; Bauausführung

Die Änderung der Eisenbahnüberführung Bahn-km 30,861 ist mit einer Anpassung des öffentlichen Wirtschaftsweges im Planungsabschnitt verbunden. Des Weiteren werden für die Durchführung des Vorhabens Straßen und Wege von Baumaschinen und Baufahrzeugen befahren, die durch die intensive Nutzung ggf. auch beschädigt werden könnten.

Im verfügenden Teil A dieses Beschlusses sind hierzu entsprechende Nebenbestimmungen im Verfügenden Teil unter A.4.7 aufgenommen.

Der Vorhabenträger hat nach Vorlage der Bauleistik durch den beauftragten Bauunternehmer die notwendigen Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger durchzuführen und entsprechende Anträge zu stellen.

B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Das Bauvorhaben berührt Belange verschiedener Leitungsträger, da deren sich im Vorhabensbereich befindlichen Leitungen und Kabel angepasst, verlegt oder gesichert werden müssen bzw. diese in sonstiger Weise von den Baumaßnahmen betroffen sind. Im Verfügbaren Teil unter A 4.9 wurden daher Nebenbestimmungen zum Schutz der Leitungsträger verfügt.

B.4.11.1 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH äußerte sich mit Schreiben vom 05.10.2015 wie folgt zum Vorhaben:

Die Telekom Deutschland GmbH ist Betreiberin eines bundesweiten Telekommunikationsnetzes, über das Telekommunikationsdienstleistungen für die Öffentlichkeit erbracht werden. Sie hat Eigentum und Funktionsherrschaft über das Telekommunikationsnetz (TK-Netz) in der Bundesrepublik Deutschland im Wege der Ausgliederung gem. § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG von der Deutschen Telekom AG übernommen, deren 100%-ige Tochtergesellschaft sie ist. Die Ausgliederung wurde gem. § 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG mit Eintragung ins Handelsregister der Deutschen Telekom AG (HRB 6794, Amtsgericht Bonn) und der Telekom Deutschland GmbH (HRB 5919, Amtsgericht Bonn) wirksam. Mit Urkunde vom 18.03.2010 der Bundesnetzagentur wurde der Telekom Deutschland GmbH das Recht zur unentgeltlichen Nutzung von Verkehrswegen für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gem. § 69 Abs. 1 Telekommunikationsgesetz (TKG) übertragen.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom.

Sollten Sie im Rahmen dieses Verfahrens Lagepläne unserer Telekommunikationsanlagen benötigen, können diese angefordert werden bei:

- E-Mail: Planauskunft.Sued@telekom.de

- Fax: +49 391 580213737
- Telefon: +49 251 788777701

Sollten die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom von der Straßenbaumaßnahme berührt werden und infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden müssen, treten Sie bitte rechtzeitig, mindestens aber 6 Monate vor Baubeginn mit uns in Verbindung.

B.4.11.1.1 Erwidernng des Vorhabenträgers

Der Rechtsträger wird rechtzeitig vor Baubeginn von der DB Netz AG eingebunden.

B.4.11.1.2 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt den Abstimmungsprozess zur Kenntnis und verweist vorsorglich auf die Nebenbestimmungen unter A.4.9 zum Schutz der

B.4.12 Grundinanspruchnahme

B.4.12.1 Grundinanspruchnahme allgemein

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen auch private Belange nicht entgegen. Solche Belange sind vor allem durch vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen betroffen.

Die für das Vorhaben erforderliche Inanspruchnahme von Grundstücken ist im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 6.1) und den Grunderwerbsplänen (Anlage 6.2) dargestellt.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen während der Bau-durchführung als Baustelleneinrichtungsflächen oder Baustraßen ist erforderlich.

Die Einverständniserklärungen der Privat Betroffenen liegen vor.

B.4.12.2 Entschädigung für mittelbare Auswirkungen auf grundrechtlich geschützte Eigentumspositionen

Durch das Vorhaben werden Eigentumspositionen auch mittelbar beeinträchtigt z.B. durch Schall- und Erschütterungsimmissionen aus dem Bau der Eisenbahnbetriebsanlagen.

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 Geschäftsräume, Arztpraxen, Wohnräume oder Außenwohnbereiche infolge der Schall- und Erschütterungsimmissionen aus dem Bau der Eisenbahnbetriebsanlagen 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 dem Vorhabenträger 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.

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 der Vorhabenträger dies dem Eisenbahn-Bundesamt unter Angabe der Gründe rechtzeitig vorher mitzuteilen. Eine Entscheidung über die Anordnung ggf. dennoch er-

forderlich werdender (weiterer) Schutzmaßnahmen behält sich das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG vor.

Eventuell eintretende und tatsächlich auf das Vorhaben zurückzuführende (baubedingte) Gebäudeschäden werden von dem Vorhabenträger 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.4.13 Private Belange

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen auch private Belange nicht entgegen. Solche Belange sind hier insbesondere durch vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, sowie betriebsbedingte Immissionen und Erschütterungen betroffen.

Die für das Vorhaben erforderliche Inanspruchnahme von Grundstücken ist im Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 6.1) und dem Grunderwerbsplan (Anlage 6.2) dargestellt (siehe hierzu auch B.5.15). Die Einverständniserklärungen wurden vom Vorhabenträger vorgelegt.

B.4.14 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.

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 Einhaltung der in den genannten TSI enthaltenen Parameter, die bereits für die Planfeststellung relevant bzw. zu beachten sind, hat der Vorhabenträger gegenüber der Planfeststellungsbehörde schriftlich im Verfahren zu bestätigen.

Bei den TSI handelt es sich um Rechtsnormen des zwingenden Rechts, die die Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zu beachten hat.

Das antragsgegenständliche Vorhaben, die Änderung der Eisenbahnüberführung Bahn-km 30,861, umfasst mit der betroffenen Bahnstrecke 5453 weder Strecken des Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, noch des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Für das antragsgegenständliche Bauvorhaben sind somit die einschlägigen TSI nicht zwingend zu beachten.

B.4.15 Vollzugskontrolle

Wenn der Vorhabenträger mit der Realisierung eines planfestgestellten Vorhabens beginnt, ist er an die Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses gebunden. Er darf hiervon nicht abweichen und ist nicht berechtigt, nur Teile des genehmigten Vorhabens zu realisieren, es sei denn, dass der Plan nach § 76 VwVfG entsprechend geändert wurde. Die Planfeststellungsbehörde hat die Umsetzung der Plangenehmigung in seiner Gesamtheit zu kontrollieren. Diese Vollzugskontrolle umfasst alle durch die Plangenehmigung festgelegten Anlagen und Maßnahmen (Betriebsanlagen, notwendige Folgemaßnahmen, Schutzvorkehrungen, Schutzauflagen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).

Zur Eröffnung der behördlichen Vollzugskontrolle des planfestgestellten Vorhabens hat der Vorhabenträger neben dem Baubeginn schließlich auch die Fertigstellung des Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Die frühzeitig vorzulegende Baubeginnanzeige 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 dem Vorhabenträger zu erklären, dass er die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat oder ggf. wann eventuell noch verbleibende Nebenbestimmungen voraussichtlich erfüllt werden nebst Begründung für deren noch nicht erfolgte Umsetzung (A.4.12).

B.4.16 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil (A.4.1 und A.4.2) ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter 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 verfügbaren 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 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 kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit (E-Rechtsverkehrsverordnung Verwaltungsgerichte – ERVV VwG vom 01.04.2016, GVBl. Nr. 4/2016, Seite 69) entsprechen. Die Klage ist dann über das elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Verwaltungsgerichts einzureichen.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 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.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG
für das Vorhaben „Änderung der Eisenbahnüberführung Ried in der Gemeinde Kochel“,
Strecke 5453 Tutzing – Kochel, Bahn-km 30,861;
Az.: 65141-611ppü/043-2014#013 vom 15.03.2017

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
München, den 15.03.2017
Az.: 65141-611ppü/043-2014#013