



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Az. 651ppb/006-2021#015
Datum: 02.04.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„Beseitigung Bahnübergang (BÜ) Großhelfendorf mit Neubau einer
Straßenüberführung und Verschiebung des Haltepunkts
Großhelfendorf sowie des BÜ An der Gaß / Göggenhofen -
Neugöggenhofen“**

**in der Gemeinde Aying
im Landkreis München**

Bahn-km 23,796 bis 25,072

der Strecke 5552 München Giesing - Kreuzstraße

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Regionalbereich Süd, Regionales Projektmanagement
Richelstraße 3
80634 München**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	7
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	7
A.3.2	Artenschutzrechtliche Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG für die Arten Zauneidechse (<i>Lacerta agilis</i>) und Schlingnatter (<i>Coronella austriaca</i>).....	12
A.3.3	Denkmalrechtliche Erlaubnis	16
A.3.4	Konzentrationswirkung	20
A.4	Nebenbestimmungen	20
A.4.1	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	20
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	23
A.4.3	Artenschutz	24
A.4.4	Baubedingte Immissionen	28
A.4.5	Stoffliche Immissionen	29
A.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	29
A.4.7	Land- und Forstwirtschaft.....	29
A.4.8	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	30
A.4.9	Straßen, Wege und Zufahrten, Kreisstraße M8	31
A.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum	32
A.4.11	Unterrichtungspflichten.....	32
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	32
A.5.1	Zusage für Wasserwirtschaftsamt	32
A.5.2	Zusage für Stadtwerke München GmbH.....	34
A.5.3	Zusagen für Deutsche Telekom	34
A.5.4	Zusage für Inexio GmbH	35
A.5.5	Zusagen für Staatliches Bauamt Freising	36
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	36
A.7	Sofortige Vollziehung	37
A.8	Gebühr und Auslagen	37
A.9	Hinweise	37
B.	Begründung	38
B.1	Sachverhalt	38
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	38
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	39
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	39
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	42
B.2.1	Rechtsgrundlage	42

B.2.2	Zuständigkeit.....	42
B.3	Umweltverträglichkeit	42
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	42
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	43
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	51
B.4.1	Planrechtfertigung	51
B.4.2	Variantenentscheidung.....	51
B.4.3	Bauleitplanung Gemeinde Aying	53
B.4.4	Wasserhaushalt	58
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	62
B.4.6	Artenschutz	63
B.4.7	Immissionsschutz.....	66
B.4.8	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	69
B.4.9	Land- und Forstwirtschaft.....	71
B.4.10	Denkmalschutz.....	75
B.4.11	Brand- und Katastrophenschutz	76
B.4.12	Ausstattung Hp Großhelfendorf: Forderungen der Gemeinde Aying.....	76
B.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	80
B.4.14	Straßen, Wege und Zufahrten	90
B.4.15	Kampfmittel	99
B.4.16	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	99
B.5	Gesamtabwägung	109
B.6	Sofortige Vollziehung	109
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	109
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	110

Auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Beseitigung Bahnübergang (BÜ) Großhelfendorf mit Neubau einer Straßenüberführung und Verschiebung des Haltepunkts Großhelfendorf sowie des BÜ An der Gaß / Göggenhofen - Neugöggenhofen“ in der Gemeinde Aying, im Landkreis München, Bahn-km 23,796 bis 25,072 der Strecke 5552 München Giesing - Kreuzstraße, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

1. Ersatz BÜ Großhelfendorf durch Straßenüberführung

- Rückbau Bahnübergang Großhelfendorf, km 24,465
- Rückbau der bestehenden Gleistrassierung von km 24,074 bis km 24,811
- Neubau einer Gleistrassierung in verschobener und abgesenkter Lage
- Neubau einer Straßenüberführung
- Rück- und Neubau der OLA-Anlagen im Bereich der neuen Gleistrassierung
- Rückbau des bestehenden Haltepunkts Großhelfendorf
- Neubau des Haltepunktes in verschobener Lage mit barrierefreiem Zugang
- Anpassungen Forststraße an die neue Straßenüberführung
- Teilweise Rückbau des Parkplatzes des Gewerbetreibenden im östlichen Bereich am Bahnübergang Großhelfendorf
- Erweiterung des Parkplatzes des Gewerbetreibenden als Ersatz für zurückgebaute Parkplätze

- Neubau Geh- und Radweg bahnrechts anstelle des bestehenden Wirtschaftswegs in verschobener Lage entlang der neuen Böschungsoberkante
- Neubau zweier Instandhaltungswege als Wirtschaftswege im Süden
- Neubau eines Wirtschaftswegs bahnrechts ab dem BÜ Göggenhofener Weg entlang der neuen Böschungsoberkante
- Landespflegerisches Vermeidungs- und Kompensationskonzept (siehe unter Ziffer A.2 die Planunterlagen 14 und 15) für den BÜ Großhelfendorf

2. Änderung BÜ Göggenhofener Weg

- Rückbau Bahnübergang Göggenhofener Weg, km 23,859
- Neubau Bahnübergang Göggenhofener Weg, km 23,863
- Anpassungen und Verlegung der Zufahrten zum Göggenhofener Weg außerhalb des 27-Meter-Räumbereichs
- Landespflegerisches Vermeidungs- und Kompensationskonzept (siehe unter Ziffer A.2 die Planunterlagen 14 und 15) für den BÜ Göggenhofen

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1b	Erläuterungsbericht Planungsstand 16.06.2023, 58 Seiten	festgestellt
2.1, 2.2	Übersichtspläne, Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 25.000 / 1 : 5.000	nur zur Information
3	Lageplan Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand 29.04.2022, 20 Seiten	festgestellt
5	Grunderwerbsplan Planungsstand 29.04.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand 11.02.2022, 8 Seiten	festgestellt
7.11, 7.1.2, 7.2.1, 7.2.2	Bauwerkspläne, Planungsstand 29.04.2022 / 11.02.2022, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Bahnübergänge	
8.1	Kreuzungsplan Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.2, 8.3	Markierungs-/Beschilderungsplan, Schleppkurvenplan Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.4	Kreuzungsplan Straßenplanung Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.5	Streuwinkelplan Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 250	nur zur Information
8.6	Höhenplan Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 200 / 1 : 20	festgestellt
8.7.1, 8.7.2	Verkehrszählungen BÜ Göggenhofen / BÜ Großhelfendorf Planungsstand 18.08.2017 / 05.10.2017, 35 / 46 Seiten	nur zur Information
9.1, 9.2	Höhenpläne km 24,0-24,9 / Forststraße Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 1.000/100 / Maßstab 1 : 200/20	festgestellt
10.1 – 10.5	Querschnitte Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 100	festgestellt
11	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
12	Kabel- und Leitungslageplan Planungsstand 29.04.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
13.1, 13.2	Trassierungslagepläne Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
14.1b	Erläuterungsbericht Planungsstand 16.06.2023, 71 Seiten	festgestellt
14.2b	Maßnahmenblätter 001_VA-005_VA, 006_V, 007_CEF, 008_CEF, 010_A-012_A, 013_A_FCS, 014_A, 015_V Planungsstand 14.02.2022	festgestellt
14.3	Bestands-/Konfliktplan Planungsstand 11.02.2022, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
14.4b	Maßnahmenplan Planungsstand 16.02.2023, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
15b	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung Planungsstand 19.06.2023, 68 Seiten	nur zur Information
16.1	Erschütterungstechnische Untersuchung betriebsbedingt Planungsstand 28.06.2021, 29 Seiten nebst Anlagen 1-4	nur zur Information
16.2	Schalltechnische Untersuchung betriebsbedingt	nur zur

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Planungsstand 28.06.2021, 13 Seiten nebst Anlagen 1-3	Information
16.3	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung baubedingt Planungsstand 20.11.2020, 33 Seiten nebst Anlagen 1-7	nur zur Information
16.4	Schalltechnische Untersuchung TA Lärm Planungsstand 11.03.2022, 13 Seiten nebst Anlagen 1-3	nur zur Information
17	Geotechnisches Gutachten Planungsstand 11.02.2022	nur zur Information
18b	UVP-Bericht Planungsstand 16.06.2023, 65 Seiten	nur zur Information
19b	Entwässerungstechnische Unterlagen Planungsstand 15.01.2025	nur zur Information
20	BodenVerwertungs- und Entsorgungskonzept BoVEK Planungsstand 03.02.2022, 10 Seiten	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig kenntlich gemacht (blau 1.Tektur eingegangen 07.03.2023 / türkis 2.Tektur eingegangen 03.08.2023).

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt. Nicht verbunden ist damit eine Befreiung von Verboten der Verordnung des Landratsamtes München vom 27.09.2005 über das „Wasserschutzgebiet in den Gemeinden Aying (Lks München) und Valley (LKS Miesbach) für die öffentliche Wasserversorgung in der Gemeinde Aying durch den Wasserversorgungsverband Helfendorf (Brunnen I bei Helfendorf)“.

A.3.1.1 Gleisanlagen

Der Vorhabenträgerin wird die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser auf der Gleisanlage außerhalb des Bahnsteigbereichs über

Rigolenelemente und eine Versickerungsfläche, Gemarkung Helfendorf, in den Untergrund. Zu diesem Zweck ist die Vorhabenträgerin befugt, Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Lfd Nr.	aus	von der abfluss-wirksamen Fläche A_U [m ²]	Versickerungsrate [l/s]	Flurstück Gemarkung Helfendorf	in den
1	Graben Nord-West des Gleises bis zum Bahnsteig Anfang km 24,060 – km 24,340 (AE = 2.336 m ²)	1.014	39,56	616, 616/4, 744, 747, 771	Untergrund
2	Graben Nord-West des Gleises Mitte Bahnsteig km 24,340 – km 24,448 (AE = 1.902 m ²)	727	0,35	739, 744	
3	Graben Süd-West des Gleises von Bahnsteig Ende bis zum Bau-Ende km 24,448 – km 24,847 (AE = 2.783 m ²)	1.058	28,00	716/1, 739, 739/2, 833/6, 720/2, 720/3, 720,	
4	Graben Nord-Ost des Gleises bis zum Ellbogen des Gehweges km 24,060 – km 24,282 (A_E = 3.286 m ²)	1.085	39,56	616	
5	Graben Nord-Ost des Gleises Bereich Gehwege/Stützmauer km 24,282 – km 24,340 (AE = 490 m ²)	98	0,82	616, 771	
6	Graben Süd, Ost des Gleises von Bahnsteig Ende bis zum Ende des Gleises km 24,448 – km 24,847 (AE = 3.869 m ²)	1.348	35,98	720/2, 720/3, 716/1	

7	Gleis vor dem Bahnsteig km 24,340 – km 24,480 (AE = 650 m²)	130	4,19	744, 739, 711, 833/6, 720/2	
---	---	-----	------	-----------------------------	--

Koordinaten der Anlagen nach UTM32N/ETRS89:

Lfd Nr.	Bezeichnung	Lage [Bahn-km]	Anlage	
			Rechtswert	Hochwert
1	Graben Nord-West des Gleises bis zum Bahnsteig Anfang	km 24,060 – km 24,340	Anfang: 707634.247 Ende: 707668.097	Anfang: 5314244.792 Ende: 5313971.106
2	Graben Nord-West des Gleises Mitte Bahnsteig	km 24,340 – km 24,448	Anfang: 707668.097 Ende: 707664.680	Anfang: 5313971.106 Ende: 5313863.688
3	Graben Süd-West des Gleises von Bahnsteig Ende bis zum Bau-Ende	km 24,448 – km 24,847	Anfang: 707664.680 Ende: 707550.565	Anfang: 5313863.688 Ende: 5313549.433
4	Graben Nord-Ost des Gleises bis zum Ellbogen des Gehweges	km 24,060 – km 24,282	Anfang: 707640.640 Ende: 707671.995	Anfang: 5314248.725 Ende: 5314028.859
5	Graben Nord-Ost des Gleises Bereich Gehwege/Stützmauer	km 24,282 – km 24,340	Anfang: 707671.995 Ende: 707675.248	Anfang: 5314028.859 Ende: 5313975.117
6	Graben Süd, Ost des Gleises von Bahnsteig Ende	km 24,448 – km 24,847	Anfang: 707666.652 Ende: 707560.130	Anfang: 5313825.371 Ende: 5313551.848
7	Gleis vor dem Bahnsteig	km 24,340 – km 24,480	Anfang: 707671.007 Ende: 707560.130	Anfang: 5313971.170 Ende: 5313551.848

A.3.1.2 Außenbahnsteig

Der Vorhabenträgerin wird die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser von dem Bahnsteig und der Zuwegung des Bahnsteiges Großhelfendorf, Gemarkung Helfendorf, in den Untergrund. Zu diesem Zweck ist die Vorhabenträgerin befugt, Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Lfd Nr.	aus	von der abfluss-wirksamen Fläche A_U [m ²]	Versickerungsrate [l/s]	Flurstück Gemarkung Helfendorf	in den
1	Mulde Nord Ost, Zugang der Zuwegung km 24,282 – 24,305 (AE: 132 m ²)	40	0,40	616, 616/12, 616/13	Untergrund
2	Mulde Zuwegung bis Wetterschutzhaus km 24,288 – km 24,360 (AE: 665 m ²)	343	2,13	616, 771	
3	Mulde ab dem Wetterschutzhaus bis zur SÜ km 24,360 – km 24,458 (AE: 614 m ²)	329	1,50	616, 771	
4	Mulde Ende des Bahnsteiges km 24,478 (AE: 116 m ²)	68	0,10	720/4	

Koordinaten der Anlagen nach UTM32N/ETRS89:

Lfd Nr.	Bezeichnung	Lage [Bahn-km]	Anlage	
			Rechtswert	Hochwert
1	Mulde Nord Ost, Zugang der Zuwegung	km 24,282 – km 24,305	Anfang: 707672.773 Ende: 707688.401	Anfang: 5314029.189 Ende: 5314008.518

2	Mulde Zuwegung bis Wetterschutzhaus	km 24,288 – km 24,360	Anfang: 707677.241 Ende: 707676.947	Anfang: 5314020.866 Ende: 5313952.273
3	Mulde ab dem Wetterschutzhaus bis zur SÜ	km 24,360 – km 24,458	Anfang: 707677.030 Ende: 707671.788	Anfang: 5313944.220 Ende: 5313853.616
4	Mulde Ende des Bahnsteiges	km 24,478	Anfang: 707669.818 Ende: 707668.739	Anfang: 5313834.021 Ende: 5313829.075

A.3.1.3 Straßenentwässerung (Forststraße / Kreisstraße M8)

Dem Straßenbaulastträger der Forststraße wird die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient im Bereich der Straßenüberführung der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser in den Untergrund. Zu diesem Zweck ist der Straßenbaulastträger befugt, Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Lfd Nr.	aus	von der abfluss-wirksamen Fläche A_U [m ²]	Versickerungsrate [l/s]	Flurstück Gemarkung Helfendorf	in den
1	Versickerungsanlage West, km 24,481 (AE: 390 m ²)	351	1,08	739/2	Untergrund
2	Versickerungsanlage Ost, km 24,458 (AE: 570 m ²)	513	1,39	616, 32/22	

Koordinaten der Anlagen nach UTM32N/ETRS89:

Lfd Nr.	Bezeichnung	Lage [Bahn-km]	Anlage	
			Rechtswert	Hochwert
1	Versickerungsanlage West	km 24,481	707635.515	5313834.848

2	Versickerungsanlage Ost	km 24,458	707689.255	5313850.501
---	-------------------------	-----------	------------	-------------

A.3.1.4 Parkplatzentwässerung Firmengelände

Dem Unterhaltungspflichtigen wird die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient auf dem Firmenparkplatz der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser in den Untergrund. Zu diesem Zweck ist der Unterhaltungspflichtige befugt, Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Lfd Nr.	aus	von der abfluss-wirksamen Fläche A_U [m ²]	Versickerungsrate [l/s]	Flurstück Gemarkung Helfendorf	in den
1	Versickerungsanlage West, km 24,558 (AE: 840 m ²)	731	1,34	720/2, 720/3	Untergrund
2	Versickerungsanlage Ost, km 24,542 (AE: 580 m ²)	503	1,37	720/2	

Koordinaten der Anlagen nach UTM32N/ETRS89:

Lfd Nr.	Bezeichnung	Lage [Bahn-km]	Anlage	
			Rechtswert	Hochwert
1	Versickerungsanlage West	km 24,558	707597.174	5313769.680
2	Versickerungsanlage Ost	km 24,542	707615.134	5313780.398

A.3.2 Artenschutzrechtliche Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG für die Arten Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und Schlingnatter (*Coronella austriaca*)

Da bei der Durchführung des Vorhabens nicht sicher ausgeschlossen werden kann, dass es für die Arten Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und Schlingnatter (*Coronella austriaca*), beide sind Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie, zur Erfüllung der

Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot) und Nr. 3 (Zerstörung bzw. Beschädigungsverbot von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) BNatSchG kommen wird, wird eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses für diese beiden Arten erteilt.

Die artenschutzrechtliche Ausnahme ist an folgende Nebenbestimmungen gebunden:

1. Die Baumaßnahmen, für die die artenschutzrechtlichen Ausnahmen benötigt werden, dürfen ausschließlich im Zeitraum 01.01.2026 bis 31.03.2027 durchgeführt werden. Die Baumaßnahmen, für die die artenschutzrechtlichen Ausnahmen benötigt werden, dürfen somit ausschließlich während einer Vegetationsperiode durchgeführt werden und sind zu Beginn der Vegetationsperiode im kommenden Jahr (31.03.) spätestens abzuschließen.
2. Die in den Fachunterlagen (u.a. Landschaftspflegerische Begleitplanung, Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), FINK-Maßnahmenblätter) vorgesehen Maßnahmen sind ausnahmslos und fachgerecht umzusetzen. Abweichende Regelungen aus diesem Planfeststellungsbeschluss gelten vorrangig vor den Festlegungen in den Unterlagen.
3. Der Eingriffsbereich ist stets so eng wie möglich zu wählen.
4. Sofern Arbeiten gleisgebunden durchgeführt werden können, ist diese Vorgehensweise zu priorisieren.
5. Übergangs- und Randbereiche sowie biotopkartierte Flächen und Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz (insbesondere §§ 21 – 30 u. 32-34 BNatSchG) sind zu schonen und durch die Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) zu begleiten, die die notwendigen Vermeidungsmaßnahmen sichert und Eingriffe protokolliert.
6. Der Beginn und die Fertigstellung der Maßnahmen sind dem Eisenbahn-Bundesamt und der zuständigen unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes München mitsamt den Kopien der Lieferscheine der Bepflanzung/des Saatgutes anzuzeigen.
7. Dem Eisenbahn-Bundesamt und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes München ist bis zum Abschluss der Bauarbeiten bzw. während der Durchführung der naturschutzfachlichen Maßnahmen monatlich jeweils zum Monatsende, beginnenden mit dem angezeigten Projektbeginn (Hierbei ist der

Beginn der vorbereitenden Maßnahmen maßgebend.) über den Fortgang der Bauarbeiten im Hinblick auf die Einhaltung und Umsetzung der festgesetzten landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen zu berichten. Die Berichte sollen Ausführungen zu allen durchgeführten Arbeiten, Ergebnisse und ggf. besondere Vorkommnisse beinhalten und sind mit geeigneten, aussagekräftigen Fotos zu dokumentieren.

8. Bei unvorhergesehenen Ereignissen ist die untere Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren und eine Abstimmung bezüglich des weiteren Vorgehens vorzunehmen. Die Dokumentation über die Ereignisse (inklusive aussagekräftiger Fotos) ist im nächsten Bericht zu inkludieren.

Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ)

- a. Aufgrund der Anforderung an die fachgerechte Gestaltung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, CEF-, FCS- und Ausgleichsmaßnahmen ist gemäß Art. 36 VwVfG i.V.m § 15 und § 44 BNatSchG eine qualifizierte ökologische Baubegleitung zu beauftragen, die die fach- und termingerechte Gestaltung und Umsetzung der naturschutzfachlichen Erfordernisse, insbesondere die Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, CEF-, FCS- und Ausgleichsmaßnahmen, überwacht (u. a. Zeiträume zur Baufeldfreimachung, begleitende artenschutzrechtliche Maßnahmen, Anlage und Pflege der Ausgleichsflächen).

Die fachlich qualifizierte, umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) muss über vertiefte herpetologische Fachkenntnissen verfügen.
- b. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes München sind Name, Erreichbarkeit und fachliche Qualifikation der beauftragten Person rechtzeitig, jedoch mindestens zwei Wochen vor Beginn der Umsetzung der naturschutzfachlichen Maßnahmen, mitzuteilen.
- c. Die umweltfachliche Bauüberwachung ist insbesondere für folgende Sachverhalte verantwortlich:
 - Die ÜBU hat die Einhaltung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass die Eingriffe so weit als möglich minimiert werden.

- Die umweltfachliche Bauüberwachung hat die Funktionsfähigkeit des Zaunes (Maßnahme 002_VA) durchgehend sicherzustellen. Mängel sind unverzüglich zu beheben.
 - Die UBÜ hat den Kontakt zur unteren Naturschutzbehörde zu halten, diese zeitnah über den Stand der Arbeiten zu informieren und diese bei auftretenden natur- und artenschutzfachlichen Problemen rechtzeitig einzubinden. Der unteren Naturschutzbehörde ist bei auftretenden Problemen sofort Bericht zu erstatten.
 - Die Vorhabenträgerin hat die UBÜ zu verpflichten, vor Baubeginn die ausführenden Baufirmen und insbesondere alle mit den konkreten Bauarbeiten betrauten Personen im Rahmen eines gemeinsamen Ortstermins in die landschaftspflegerischen Anforderungen einzuweisen. Hierbei ist besonders auf die artenschutzfachlichen Maßnahmen und die Tabuflächen hinzuweisen.
 - Alle Fang- und Umsiedlungsmaßnahmen sind durch die UBÜ in einer Dokumentation aufgeschlüsselt nach Anzahl der gefangenen Individuen, Fangdatum, Fangort, Fangmethode, Altersangaben (Adult/juvenil), Geschlechtsangaben (m, w, juvenil), gegebenenfalls Verletzungen und Aussatzstelle zu dokumentieren und mit aussagekräftigen Fotos (insbesondere auch aller Aussatzstellen) in den Bericht an die untere Naturschutzbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt zu inkludieren. Die Eignung der Aussatzstellen ist durch die UBÜ sicherzustellen.
 - Soweit die UBÜ die Durchführung von Maßnahmen auf andere Personen überträgt, hat sie diese im erforderlichen Umfang anzulernen, einzuweisen und zu überwachen.
 - Die Beendigung der Baumaßnahme ist der zuständigen unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.
 - Der unteren Naturschutzbehörde und dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Abschlussbericht der ÜBU bis spätestens 1 Monat nach Bauende vorzulegen.
- d. Nach Beendigung der Tätigkeit der UBÜ hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass noch verbleibende Maßnahmen bis zu Zielerreichung, einschließlich Erfolgskontrolle und gegebenenfalls Nachsteuerung, und die Unterhaltspflege auf Flächen, auf denen landschaftspflegerische Maßnahmen durchzuführen sind,

von Fachpersonal, das der Qualifikation der ÜBU entspricht, gesteuert und überwacht werden. Die Berichte (inklusive aussagekräftige Fotos) sind jeweils nach Abschluss einer Maßnahme bzw. Zielerreichung, mindestens aber einmal jährlich zum Jahresende, zu übermitteln.

A.3.3 Denkmalrechtliche Erlaubnis

Die Vorhabenträgerin erhält im Zuge des vorliegenden Vorhabens die Erlaubnis nach Art. 7 BayDSchG zur Ausführung von Erdarbeiten im Bereich der Vermutung für Bodendenkmäler „Gemeinde Aying, Landkreis München, Siedlungen der Vor- und Frühgeschichte, Inv.Nr. V-1-8036-0007, insbesondere FlstNr. 616/6; 704/2; 720; 720/9; 728/2; 739; 744; 747; 759; 771; 2438; 2499; 2500/2; 2500/3 [Gmkg.Helfendorf]“.

Die Erlaubnis wird mit folgenden Auflagen und Hinweisen verbunden:

1.1 Treten beim Bodenabtrag bzw. Ausbau moderner Beläge Bodendenkmäler oder Bestandteile davon auf, so gelten die unter Ziff. 1 bis 3 genannten Auflagen. Soweit beim Bodenabtrag bzw. Ausbau moderner Beläge keine Bodendenkmäler festgestellt werden, sind die nachfolgenden Nebenstimmungen hinfällig.

Die vorhandenen Bodendenkmäler, unabhängig davon, ob sie bekannt oder vermutet werden, sind sachgemäß auszugraben und zu bergen, soweit dies für die Durchführung des Vorhabens erforderlich ist. Die Arbeiten sind von einer(m) archäologisch im Fachbereich Vor- und Frühgeschichte, Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit qualifizierten Fachfirma/Wissenschaftler/Grabungstechniker durchzuführen.

Falls durch die Baufirmen oder andere am Bau beteiligte Personen archäologische Befunde und / oder Funde beim Bau entdeckt werden sollten, ist dies dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden (Art. 8 Abs. 1 BayDSchG). Falls archäologische Befunde und Funde erkennbar werden, sind diese vor Beginn der Baumaßnahme auszugraben, zu dokumentieren und zu bergen.

Die ortsfesten Strukturen eines Bodendenkmals und die darin enthaltenen beweglichen Bodendenkmäler stellen eine inhaltliche und informationelle Sachgesamtheit im Sinne des BayDSchG dar. Die Überprüfung und ggf. Konservierung des Fundmaterials werden daher nach Abschluss der Arbeiten vor

Ort im BLfD durchgeführt. Hierfür wird die befristete Überlassung der Funde an das BLfD gem. Art. 9 BayDSchG in geeigneter Form angeordnet.

- Eine archäologische Ausgrabung ist dort erforderlich, wo im Bereich der Vermutung in den Boden eingegriffen werden soll.
 - Zum Bodeneingriff zählen der Oberbodenabtrag/der Ausbau moderner Bodenbeläge, die erforderlichen Erdarbeiten und die mögliche Tiefenlockerung.
 - Der Bodeneingriff findet statt bei der Baumaßnahme selbst, der Anlage von Baustraßen bzw. dauerhafter Zuwegung und Baustelleneinrichtungen, der Anlage von Lager- bzw. Depotflächen sowie bei Ausgleichsflächen, wenn diese in den Vermutungen liegen.
 - Bei der Fläche der Vermutung in den Flurnummern 2499, 2500/2 und 2500/3 ist der Oberboden vor Beginn der Baumaßnahme in Gänze zu entfernen und facharchäologisch zu begleiten.
 - In den Flächen der Flurnummern 720, 720/9 und 744 ist der Oberboden vor Beginn der Baumaßnahme auf 25% der Gesamtfläche mit Suchschnitten zu untersuchen und facharchäologisch zu begleiten. Werden dabei archäologische Befunde und Funde aufgefunden, sind die Flächen in der Ausdehnung des Bodendenkmals zu erweitern, auszugraben, zu dokumentieren und zu bergen.
 - Der Abtrag von Oberboden bei Frost, vor einer angekündigten Frostperiode oder auf stark vernässten oder überschwemmten Böden innerhalb von Bodendenkmälern und Vermutungen ist nur in Abstimmung mit dem BLfD und der/einer bodenkundlichen Baubegleitung (vgl. DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) durchzuführen.
- 1.2. Die aufgefundenen Bodendenkmäler sind vorgabenkonform bis zur bauseitig benötigten Tiefe archäologisch auszugraben sowie fotografisch und zeichnerisch in archivfähiger Form zu dokumentieren und zu beschreiben.
- 1.3. Der Name und die Adresse der beauftragten Fachfirma und der Name und die Adresse der archäologisch qualifizierten Fachkraft (wissenschaftliche Grabungsleitung) sowie der Beginn der Maßnahme sind der Planfeststellungsbehörde sowie dem BLfD mindestens eine Woche vor Beginn der Grabungsarbeiten mitzuteilen - entsprechend Formblatt „Änderungsanzeige

Maßnahme der Bodendenkmalpflege“

(https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/aenderungsanzeige_massnahme_bodendenkmalpflege.pdf).

- 1.4. Das Ende der denkmalfachlichen Maßnahme ist dem BLfD spätestens am folgenden Werktag mit Datumsangabe anzuzeigen.
- 1.5. Grabungsdokumentation: Der Grabungsbericht, die vollständige Grabungsdokumentation über alle für die Erfüllung der Auflagen Ziff. 1.1. und 1.2. erforderlichen Arbeiten sind innerhalb von 4 Arbeitswochen nach Beendigung der bodendenkmalfachlichen Arbeiten vor Ort im Original vollständig dem BLfD auszuhändigen.
2. Auflagenvorbehalt: Weitere Auflagen, insbesondere zum Schutz von Bodendenkmälern, die sich aus dem Fortschritt der erlaubten Grabung oder der Überwachung der denkmalfachlichen Arbeiten ergeben sollten, bleiben ausdrücklich vorbehalten (Art. 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG).
3. Die bauseitigen Erdarbeiten dürfen erst nach o.a. ausreichender Einbeziehung des BLfD aufgenommen werden.
- 4.1. Die denkmalfachlichen Arbeiten werden in zwei Abschnitten durchzuführen sein (Schritt 1: Oberbodenabtrag bzw. Ausbau moderner Bodenbeläge, Schritt 2: Qualifizierte Ausgrabung). Art und Umfang der qualifizierten Ausgrabung richtet sich nach der denkmalfachlichen Leistungsbeschreibung. Das Ende der Ausgrabung ist mit dem Formblatt „Änderungsanzeige Maßnahme der Bodendenkmalpflege“ der Planfeststellungsbehörde und dem BLfD anzuzeigen (siehe Auflagen Ziff. 1.3).
- 4.2. Firmenauswahl: Die Vorhabenträgerin hat die archäologische Grabungsfirma eigenverantwortlich auszuwählen. Es wird empfohlen, die Leistungen mit einem schriftlichen Vertrag zu beauftragen, in dem die in der Erlaubnis festgelegten fachlichen Leistungen enthalten sind (dazu zählt insbesondere auch die fristgerechte Vorlage der Dokumentation und des Berichtes).
- 4.3. Das BLfD erstellt auf Anforderung kostenfrei eine Leistungsbeschreibung für den notwendigen Umfang der Ausgrabung und berät die Vorhabenträgerin kostenfrei auf Anforderung bei dessen Ausschreibung und Vergabe. Soll eine Förderung aus Mitteln der Denkmalpflege beantragt werden, sind Leistungsbeschreibung, Ausschreibung und Vergabe mit dem BLfD abzustimmen. Im Rahmen der

Beratung werden in geeigneten Fällen Kosten- und Zeitgrenzen für Ausgrabungen festgelegt.

- 4.4. Der Oberbodenabtrag bzw. Ausbau moderner Bodenbeläge (siehe Ziffer 1) darf nur unter Aufsicht einer archäologisch qualifizierten Fachkraft durchgeführt werden. Vom Veranlasser ist Gerät und Personal bereit zu stellen. Für den maschinellen Abtrag sind ungezähnte Böschungsschaukeln vorzuhalten. Für die Feststellung erhaltener Bodendenkmäler ist ein Feinplanum zur archäologischen Beurteilung anzulegen. Festgestellte Bodendenkmäler sind dem BLfD anzuzeigen und einzumessen. Aufmaß und Kurzbericht des Oberbodenabtrags bzw. Ausbau moderner Bodenbeläge sind dem BLfD unverzüglich vorzulegen.
- 4.5. Grundlage der fachtechnischen Arbeiten sind die Vorgaben zur Dokumentation archäologischer Ausgrabungen in Bayern sowie die Vorgaben zur Fundbehandlung sowie der linearen Projekte; abrufbar auf der Internetseite des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege unter:
https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/dokuvorgaben_april_2020.pdf
https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/dokuvorgaben_lineare_projekte_2017.pdf
https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/fachanwender/fundvorgaben_april_2020.pdf
- 4.6. Bei der Ausgrabung geborgene Funde stellen trotz der Bergung einen Teil des denkmalfachlich wie -rechtlich einheitlichen Bodendenkmals dar und sind deshalb dauerhaft zu erhalten. Das Fundgut ist dem BLfD zur fachlichen Prüfung vorzulegen.
- 4.7. Der Erlaubnisinhaber haftet für alle durch die Ausnutzung der Erlaubnis, insbesondere für die durch die Grabung entstehenden Schäden, und für solche, die dem Grundstückseigentümer oder anderen Personen bei der Durchführung der Grabung oder sonst im Zusammenhang mit dem Gebrauch der Erlaubnis entstehen. Er ist für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften verantwortlich.
- 4.8. Die Verkehrssicherungspflicht in den von der Maßnahme betroffenen Flächen obliegt während der gesamten Dauer dem Erlaubnisinhaber oder sonstigen zivilrechtlich Verantwortlichen.

A.3.4 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 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

- a. Der Anlagenbetreiber ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlagen zur vorhabenbedingten Gewässerbenutzung (vgl. Ziffer A.3.1) zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
- b. Der Erlaubnisinhaber ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die im Erlaubnisbescheid festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.
- c. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer (hier: Grundwasser) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

- d. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
- e. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.

Im Trinkwasserschutzgebiet "Aying -2210803600052" dürfen keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden. Maßnahme 015_V (Unterl.14.2) ist umzusetzen.

- f. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
- g. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
- h. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
- i. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
- j. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche kolmatiert wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.

- k. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall – LAGA TR Boden - (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
- l. Die Versickerungsmulde ist mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern.
- m. Die Versickerungsmulde ist mit einem Freibord von mind. 10 cm auszuführen.
- n. Auf eine wasserbehördliche Bauüberwachung und Bauabnahme wird verzichtet. Eine formlose Begehung der Anlage bleibt ausdrücklich vorbehalten.
- o. Nach Fertigstellung ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein VOB-Abnahmeschein sowie eine Bauleitererklärung unverzüglich nach Erhalt vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Bauarbeiten gemäß den geltenden Bestimmungen und gemäß der Planung ausgeführt wurden.
- p. Unwesentliche Abweichungen von der Genehmigungsplanung sind durch Vorlage von Bestandsplänen zu dokumentieren.

Allgemeine Nebenbestimmungen

- q. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung, sind dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten Erlaubnis.
- r. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, damit nachteilige Wirkungen auf Gewässer, Grundstücke oder Anlagen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
- s. Der südlichste Bereich der geplanten Bahntieferlegung ab Bahn-km 24,735 befindet sich in der engeren Schutzzone (Zone II) des Wasserschutzgebietes des Wasserversorgungsverbandes Helfendorf, Brunnen I. Das Wasserschutzgebiet für den Brunnen I des Wasserversorgungsverbandes Helfendorf wurde mit Verordnung des Landratsamtes München vom 27.05.2009 festgesetzt. Da die Bahnanlage nicht errichtet oder erweitert, sondern nur abgeändert („tiefergelegt“)

wird, ist keine Befreiung von der Verboten der Schutzgebietsverordnung erforderlich. Die weiteren Verbote und Beschränkungen der Verordnung sind zu beachten, hier insbesondere die Nummer 3.4, 4.3, 5.3 und 5.10.

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Maßnahmen aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind vor Baubeginn, während der Bauphase und nach Abschluss der Baumaßnahme, wie in den Planunterlagen beschrieben, umzusetzen, sofern in diesem Beschluss keine abweichenden Angaben gemacht sind.

A.4.2.1 Neophytenbekämpfung

Die Ausbreitung von invasiven Neophytenarten ist im Bereich der Baumaßnahmen sowie auf den Maßnahmenflächen, hier speziell die Ausgleichsmaßnahmen 010_A – 014_A, durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden. Vorkommen sind jährlich in angemessener Weise zu bekämpfen (fachgerechte Entsorgung, Entfernung der Blütenstände vor Samenbildung). Die Bekämpfung ist gemäß § 40a Abs. 5 i.V.m. Abs. 1 BNatSchG in einem verhältnismäßigen und wirtschaftlich vertretbaren Umfang umzusetzen. Auf Grundstücken im Eigentum der Vorhabenträgerin ist die Bekämpfung dauerhaft, sofern erforderlich, durchzuführen. Auf Flurstücken, die nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin sind und wo diese nur für einen begrenzten Zeitraum für deren Bewirtschaftung/Nutzung zuständig ist, hier insbesondere Flächen für die Baustelleneinrichtung und Wiederherstellungsflächen, ist die Bekämpfung für den Bewirtschaftungs- bzw. Nutzungszeitraum durchzuführen.

A.4.2.2 Ausgleichsmaßnahmen

Die Ausgleichsmaßnahmen sind entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung fachgerecht umzusetzen. Hierzu sind folgende Änderungen und Ergänzungen umzusetzen:

A.4.2.2.1 Für die Maßnahmen 010_A – 014_A gelten folgende allgemeine Auflagen:

- Es sind ausschließlich gebietsheimische und standortgerechte Gehölze in der Mindestpflanzqualität bei
 - Sträuchern v. Str., 4 Tr., 60-100 cm
 - Laubbaum HST 3 xv. StU 12-14 cm

sowie ausschließlich gebietsheimisches und geeignetes Saatgut aus dem Vorkommensgebiet 6.1 bzw. Produktionsraum 8 bzw. Ursprungsgebiet 16 zu verwenden (§ 40 BNatSchG). Dies gilt nicht für diejenigen Flächen, die nach Beendigung der Baumaßnahme wieder intensiv landwirtschaftlich genutzt werden.

- Die Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen sind spätestens innerhalb der folgenden Pflanzperiode (15. Oktober bis 30. April) nach Beendigung der Baumaßnahme herzustellen.
- Die Pflanzungen und Ausgleichsmaßnahmen sind gemäß Planunterlage 14-1 und Planunterlage 14-2 fachgerecht herzustellen, entsprechend zu pflegen und zu unterhalten. Ausfälle sind umgehend zu ersetzen.

A.4.2.2.2 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahmen 010_A, 011_A und 012_A

Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahmen fachgerecht gemäß dem kartierten Ausgangszustand wiederherzustellen.

A.4.2.2.3 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 012_A

Die Maßnahme 012_A ist folgendermaßen abgeändert umzusetzen:

- Mähgut ist von den Flächen abzufahren, so dass kein Mulch auf den Flächen verbleibt.
- Sollte ein Düngebedarf festgestellt werden, ist dies mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

A.4.2.2.4 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahmen 013_A und 014_A

Die Maßnahmen 013_A und 014_A sind fachgerecht herzustellen.

A.4.3 Artenschutz

Die Artenschutzmaßnahmen sind entsprechend der Landschaftspflegerischen Begleitplanung und der Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung fachgerecht umzusetzen. Hierzu sind folgende Änderungen und Ergänzungen umzusetzen:

Um die heimische Wildbienen-Fauna zu stärken, ist für die Anlage der Sandlinsen grundsätzlich ungewaschener Sand zu verwenden, soweit dies mit verhältnismäßigem Aufwand umsetzbar ist.

A.4.3.1 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 001_VA

Die Maßnahme 001_VA ist folgendermaßen abgeändert umzusetzen:

- Die Entfernung der oberflächlichen Versteckstrukturen (Totholz, Steine, etc.) ist in den Wintermonaten vor Beginn der aktiven Phase der Zauneidechse händisch durchzuführen.
- Eine Befahrung von Winterquartieren ist auszuschließen.
- In die Erde reichende Versteckstrukturen, insbesondere Wurzelstöcke, sind mit Beginn des Aktivitätszeitraums (witterungsabhängig) vor der Eiablage (ab ca. Ende April) im Jahr vor Baubeginn zu entfernen.

A.4.3.2 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 002_VA (siehe A.3.2.1)

A.4.3.3 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 003_VA

Die Maßnahme 003_VA ist wie folgt zu ergänzen:

- Abgefangene Reptilien dürfen ausschließlich auf vollfunktionsfähige CEF-Flächen umgesetzt werden. Die Funktionsfähigkeit der CEF-Flächen ist vor Beginn des Umsetzens durch die zuständige untere Naturschutzbehörde abzunehmen.
- Bis zur Feststellung der Funktionsfähigkeit durch die untere Naturschutzbehörde gelten diese Flächen als nicht voll funktionsfähig und sind daher bis zu diesem Zeitpunkt nicht für die Umsiedlung geeignet, sodass eine Umsiedlung erst nach der Abnahme durch die Naturschutzbehörde erfolgen darf.

A.4.3.4 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 004_VA

Die Maßnahme 004_VA ist wie folgt zu ergänzen:

- Die Vermeidungsmaßnahme 004_VA ist entsprechend der landespflegerischen Begleitplanung fachgerecht umzusetzen.
- Der zu erhaltende Baumbestand ist während der Bauzeit durch baumerhaltende und schadensbegrenzende Maßnahmen vor Beeinträchtigung, z.B. durch Wurzelverletzungen infolge von Bodenverdichtung und Abgrabung, zu schützen.

- Bzgl. der Fang- und Umsiedelungsmaßnahmen wird auf die Nebenbestimmungen unter A.3.2.1 verwiesen.

A.4.3.5 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 007_CEF

Die Maßnahme 007_CEF ist wie folgt zu ergänzen:

- Die genaue Lage, Größe und Ausstattung sind in Anlehnung an die Arbeitshilfe für die Zauneidechse des Landesamtes für Umwelt (LfU 2021) im Zuge der landschaftsplanerischen Ausführungsplanung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen und in Form eines Plans dieser spätestens zwei Wochen vor dem Beginn der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen vorzulegen.
- Die Herstellung hat mindestens ein Jahr vor Baubeginn zu erfolgen, um die Funktionsfähigkeit der Flächen vor der Umsiedlung sicherzustellen. Sie kann mit Beginn der Aktivitätsphasen durchgeführt werden; während der Eiablagephase (Ende April bis Anfang Juli) dürfen keine Eingriffe in potentielle Eiablagestellen erfolgen.
- Die temporär angelegten CEF-Flächen sind so lange funktionsfähig zu halten (Mahd, Ergänzung von Materialien wie z.B. Totholz, Sand usw., aktives Neophytenmanagement), bis die FCS-Flächen vollumfänglich wirksam und durch die Zauneidechse angenommen worden sind (Nachweis von Individuen auf den FCS-Flächen inkl. Juvenile).
- Es ist zu gewährleisten, dass die Maßnahme vor Beginn der Maßnahmen 001_VA und 003_VA funktionsfähig ist.
- Es ist sicherzustellen, dass alle Habitatfunktionen nach Abschluss der Baumaßnahmen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen und die Maßnahme von der lokalen Population angenommen wird. Dies ist durch eine fachkundige Person zu kontrollieren.
- Die Maßnahme 007_CEF ist solange zu unterhalten und zu pflegen, bis die Maßnahme 013_FCS angenommen worden ist.

A.4.3.6 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 008_CEF

Die Maßnahme 008_CEF ist wie folgt zu ergänzen:

- Die durch die UBÜ festgesetzte, konkrete Lage ist im Zuge der landschaftsplanerischen Ausführungsplanung in einer Plandarstellung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.
- Die genaue Lage der Nistkästen ist punktgenau zu verorten, mit der UBÜ abzustimmen und im Anschluss der unteren Naturschutzbehörde zu melden.
- Die dauerhafte Wartung/Pflege ist mindestens einmal jährlich durchzuführen.

A.4.3.7 Abweichende Ausgestaltung der Maßnahme 013_A_FCS

Die Maßnahme 013_A_FCS ist wie folgt zu korrigieren bzw. ergänzen:

- Die Winterquartiere der Zauneidechse sind gemäß Arbeitshilfe für Zauneidechsen des Landesamtes für Umwelt (2021) mindestens 1 m tief in den Boden einzulassen.
- Die genaue Lage, Größe und Ausstattung sind in Anlehnung an die Arbeitshilfe für Zauneidechsen (LfU 2021) im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen in Form eines Plans, der der UNB spätestens zwei Wochen vor Beginn der Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen vorzulegen ist. In diesem Plan sind die Anzahl, Größe und Lage der Sandlinsen, Winterquartiere, Totholzhaufen, etc. darzustellen.
- Mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde ist ein Abnahmetermin für diese FCS-Maßnahme zu vereinbaren.
- Die Funktionsfähigkeit dieser Maßnahme ist durch ein regelmäßiges Monitoring (Kontrollen in Absprache mit der UNB, z.B. im 2. und 4. Jahr nach Umsetzung; abhängig von der Entwicklung vor Ort, mindestens jedoch 2-mal im Abstand von zwei Jahren) zu überprüfen. Dabei sind der Zustand der Habitatflächen sowie die Besiedelung durch die Zauneidechse zu dokumentieren; ein Monitoring umfasst mindestens 2 Begehungstermine pro Jahr im Frühjahr und Spätsommer; bei fehlenden Nachweisen ggf. mehr.
- Werden Fehlentwicklungen festgestellt, sind auf der Basis einer Ursachenanalyse Nachbesserungsmaßnahmen durchzuführen und ggf. weitere Monitoringtermine durchzuführen.

- Über die Durchführung des Monitorings ist der Unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes München und dem Eisenbahn-Bundesamt ein Bericht (spätestens zum Ende des jeweiligen Jahres (31.12.)) vorzulegen.

A.4.4 Baubedingte Immissionen

a. Die Vorhabenträgerin hat die in Ziffer 9.5.5 Unterlage 1 und Ziffer 6.1-6.5, 8.4 Unterlage 16.3 angesprochenen Minderungsmaßnahmen umzusetzen und dabei insbesondere zu beachten:

- Einsatz geräusch- und erschütterungsarmer Baumaschinen und Bauverfahren nach anerkanntem Stand der Technik bei vorrangiger Emissionsvermeidung
- Frühzeitige, umfassende Information der betroffenen Stadt und Anwohner im Hinblick auf die Baumaßnahmen/-verfahren, Dauer der zu erwartenden Lärm- und Erschütterungseinwirkungen, Unvermeidbarkeit der Einwirkungen, Ansprechstelle für Beschwerden
- Einsatz einer qualifizierten immissionsschutzfachlichen Bauüberwachung als Ansprechpartner bei Beschwerdefällen, zur immissionsschutzfachlichen Überwachung der Baustellen mit Immissionsmessungen und zur Bestimmung ggf. notwendiger Minderungsmaßnahmen, wie z.B. im Einzelfall Pausen, Ruhezeiten, bestimmte Betriebsweisen usw.
- im Bereich der Waldsiedlung (Wohngebiet am Mangfallweg, Siedlungsstraße, Dammweg) entlang der Baustraßen Erdwälle mit mindestens 2 m Höhe
- Überwachung der Ausführungsfirmen zur Berücksichtigung der AVV Baulärm, Vermeidung von Leerfahrten, Abschalten von Baufahrzeugen und Baumaschinen in Bedienungspausen sowie Abstimmung von Größe und Funktion des jeweiligen Geräts auf die zu leistenden Arbeiten
- Spundwandarbeiten nur während des Betriebsurlaubs der Fa. Fritzmeier Systems GmbH

b. Bereitstellung von Ersatzwohnraum

Den Betroffenen ist rechtzeitig Ersatzwohnraum anzubieten bei Überschreitung von 70/60 dB(A) tags/nachts und soweit innerhalb eines Zeitraums von 30 Tagen die Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) zur Nachtzeit nicht in mindestens 18 Nächten eingehalten oder an mehr als vier Nächten in Folge überschritten werden.

A.4.5 Stoffliche Immissionen

- a. Im Hinblick auf die Entsorgungs- und Materialtransporte ist zum Schutz vor stofflichen Immissionen eine Waschanlage vorzusehen.
- b. Die benutzen Straßen sind ggf. regelmäßig zu reinigen.
- c. Erforderlichenfalls ist Staubentwicklungen durch Berieselung vorzubeugen.

A.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

- a. Es ist eine bodenkundliche Baubegleitung einschließlich Bodenschutzkonzept, gemäß DIN 19639 Bodenschutz vorzusehen.
- b. Sollten bei den Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich die zuständige Bodenschutzbehörde (Kreisverwaltungsbehörde) zu benachrichtigen (Mitteilungspflichten gem. Art. 1, 12 Abs. 2 BayBodSchG).
- c. Es ist während der Durchführung der Baumaßnahmen stets eine problemlose Abfallentsorgung aller hiervon betroffenen Anwesen durch Schwerlastfahrzeuge zu gewährleisten. Die Straßen/Wege müssen auch während der Baumaßnahme für eine Befahrung mit Fahrzeugen von 25 t geeignet sein.
- d. Die Straßenüberführung ist so auszulegen und zu bauen, dass die Abfallentsorgung mit Schwerlastverkehr von bis zu 25 Gewichtstonnen über diese SÜ dauerhaft sichergestellt ist.

A.4.7 Land- und Forstwirtschaft

- a. Um den ausreichenden Bodenschutz auch aus landwirtschaftlicher Sicht zu gewährleisten, ist eine entsprechend qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung (BBB) einzusetzen, deren Hinweise bei der Bauausführung angemessen zu berücksichtigen sind.
- b. Es ist im Rahmen des praktisch Möglichen und Zumutbaren zu gewährleisten, dass weder durch Baumaßnahmen noch durch geschaffene Ausgleichsmaßnahmen Beeinträchtigungen der benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke entstehen. Dies gilt auch für Beeinträchtigungen der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke durch abfließendes Wasser oder durch störenden Bewuchs auf Nachbarflächen.

Insbesondere Maßnahmen 013_A und 014_A nach Unterlage 14.2 sind möglichst so umzusetzen, dass die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden. Beim landschaftspflegerischen Begleitgrün ist auf die Verwendung von autochthonem Pflanzmaterial und Verzicht auf Weißdorn wegen Feuerbrandgefahr zu achten.

- c. Bodengefährdende und/oder ölhaltige Betriebsmittel müssen so gelagert und eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen entsteht.
- d. Bei der durch die baulichen Maßnahmen entstehenden Staubentwicklung ist durch geeignete Maßnahmen insbesondere bei trockener Witterung möglichst zu vermeiden, dass sich auf den angrenzenden Landwirtschaftsflächen die Qualität der landwirtschaftlichen Produkte reduziert.
- e. Es ist sicherzustellen, dass alle vom Vorhaben insofern betroffenen landwirtschaftlichen Grundstücke nach Abschluss der Baumaßnahme mit einer sicheren und ausreichend befestigten Zufahrt versehen sind. Die Erreichbarkeit der Flächen durch Fahrzeuge mit Überbreite (Sonderzulassung bis 3,60 Meter) muss sichergestellt werden.

A.4.8 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

- a. Vorhabenbedingt darf die durchgehende Trinkwasserversorgung des Wasserversorgungsverbands (WVV) Helfendorf zwischen dem Hauptbrunnen in Kleinkarolinenfeld und dem Hochbehälter Großhelfendorf nicht gefährdet werden. Insbesondere darf die vorgesehene Außerbetriebnahme der Trinkwasser-Hauptversorgungsleitung des WVV Helfendorf im BÜ Großhelfendorf/Forststraße erst erfolgen, wenn eine ausreichende Ersatzleitung zur Verfügung steht.
- b. Die Vorhabenträgerin hat sich mit dem Zweckverband München-Südost über deren Verlegung der Schmutz-/Abwasserleitung weiterhin abzustimmen. Die Schmutzwasserentsorgung des Zweckverbands darf vorhabenbedingt nicht gefährdet werden.

A.4.9 Straßen, Wege und Zufahrten, Kreisstraße M8

Kreisstraße M 8 (Forststraße)

- a. Abweichend von Tabelle 9, Ziffer 5.3.1, Seite 25 Unterlage 1 ist für die Frostschutzschicht der Kreisstraße M 8 ein Verdichtungswert von 120 MPa statt 100 MPa vorzusehen.
- b. Auch mit dem Staatlichen Bauamt Freising sind die weiteren Planungen zur Kreisstraße M 8 - einschließlich z.B. auch der Entwässerung und sonstigen Unterlagen gemäß der „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE)“ - abzustimmen.
- c. Die Markierung- und Beschilderungsplanung ist mit der unteren Straßenverkehrsbehörde vom Landratsamt München abzustimmen und bei dieser eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Markierung und Beschilderung einzuholen.

Allgemein

- d. Die aufgrund der Baumaßnahme verschmutzten Straßen, Wege und Zufahrten sind von der Vorhabenträgerin oder deren Beauftragten ordnungsgemäß zu reinigen. Schäden, die durch den Baubetrieb an diesen Anlagen entstehen, sind im Einvernehmen mit den jeweiligen Unterhaltungspflichtigen zu beseitigen oder zu entschädigen.
- e. Unvermeidliche, baubedingte Eingriffe in den öffentlichen Verkehrsraum sind mit den jeweils zuständigen Behörden abzustimmen. Die Verkehrssicherungspflicht und die Unterhaltungspflicht für Behelfsumfahrungen sind in gesonderten Vereinbarungen zwischen der Vorhabenträgerin und den jeweils zuständigen Behörden zu regeln.
- f. Die Vorhabenträgerin hat zu veranlassen, dass die ausführende Firma für die Arbeiten, die Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum haben, eine verkehrsrechtliche Anordnung beim zuständigen Straßenverkehrsamt anfordert und die darin gemachten Auflagen einhält.
- g. Einschränkungen privater Wege und Zufahrten sind auf das Notwendige und Zumutbare zu beschränken: Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass etwaig bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken und zu landwirtschaftlichen Grundstücken angefahren werden können. Sofern dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein sollte, sind die Betroffenen

rechtzeitig zu unterrichten. Etwaig vorhabenbedingt erforderliche Änderungen oder Verlegungen von Grundstückszufahrten sind den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen.

A.4.10 Inanspruchnahme von Grundeigentum

- a. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der §§ 22, 22a AEG in Verbindung mit dem Bayerischen Enteignungsgesetz (BayEG) die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen Grundstück-Inanspruchnahmen zu entschädigen.
- b. Die Vorhabenträgerin 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 des Vorhabens, wiederhergestellt wird.

A.4.11 Unterrichtungspflichten

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

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert sind.

A.5.1 Zusage für Wasserwirtschaftsamt

- a. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, folgende Auflagen und Bedingungen gemäß Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts München vom 02.09.2022 zu beachten:

„- Die Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung sind entsprechend der Planung und den Vorgaben im Regelwerk (DB-Regelwerk für Gleisanlagen bzw. DWA-Regelwerk für die Entwässerung von sonstigen Anlagen wie Bahnsteig, Zuwegungen, Parkplätze) zu errichten.

- Die Versickerungsmulden sind entsprechend dem DWA-Arbeitsblatt A 138 mit mindestens 20 cm Oberboden auszuführen. Die Mulden sind, um einer Verdichtung des Muldenbodens oder Erosionserscheinungen entgegenzuwirken und somit die Versickerungsleistung zu sichern, möglichst kurzfristig nach ihrer Herstellung und rechtzeitig vor Beaufschlagung mit Niederschlagswasser einzusäen. Möglich ist auch die Verwendung von Fertiggrasen sowie eine Bepflanzung mit Bodendeckern oder Hochstauden. Auf der belebten Oberbodenzone dürfen keine Fremdmaterialien wie z.B. Kiesel oder Rindenmulch aufgebracht werden.
- Die Versickerungsanlagen zur Entwässerung von Verkehrsflächen wie Bahnsteig, Zuwegungen etc. sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu erstellen.
- Die Versickerungsanlagen sind gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG von einem nach Art. 65 BayWG zugelassenen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft (PSW) abzunehmen. Auf Grundlage der mit Planfeststellung genehmigten Antragsunterlagen muss bestätigt werden, dass die Baumaßnahme entsprechend dem Bescheid ausgeführt wurde oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen wurden. Zur ordnungsgemäßen Abnahme ist der PSW so rechtzeitig zu beteiligen, dass eine Durchführung von Teilabnahmen von Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar und von wesentlicher Bedeutung sind, erfolgen kann.

Hinweis: Die aktuelle Liste der anerkannten PSW ist im Internet unter dem Link

https://www.lfu.bayern.de/wasser/sachverstaendige_wasserrecht/psw/doc/01_rbz_liste.pdf einsehbar.

- Die Abnahmebestätigung des PSW ist dem Eisenbahnbundesamt spätestens vier Wochen nach der Baufertigstellung vorzulegen und per Mail an das Wasserwirtschaftsamt München zu übermitteln.“

b. Bodenschutz: Auf den Hinweis des Wasserwirtschaftsamtes

„Die Entsorgung von überschüssigem Bodenmaterial sollte zur Vermeidung von Bauverzögerungen und Mehrkosten mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf vor Baubeginn geplant werden. Unseres Erachtens sollte die erstellte Massenbilanz „Boden“ mit Bodenverwertungs- und Entsorgungs-Kurzkonzept (Anlage 20)

optimiert werden. Oberstes Ziel ist die Vermeidung von Bodenaushub bzw. die Wiederverwendung von Bodenmaterial innerhalb der Baufläche. Zudem ist eine bodenkundliche Baubegleitung einschließlich Bodenschutzkonzept gemäß DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung des Bauvorhabens vorzusehen. Bei überschüssigem Aushubmaterial sind abhängig vom jeweiligen Entsorgungsweg die rechtlichen und technischen Anforderungen (z. B. § 12 BBodSchV, Leitfaden zur Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen, LAGA M 20 1997 sowie DepV) maßgeblich.“

hat die Vorhabenträgerin zugesagt: „Den Hinweis nehmen wir auf. Die Entsorgung von überschüssigem Bodenmaterial wird rechtzeitig vor Baubeginn durch Optimierung der Massenbilanz im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) geplant. Der Forderung, eine bodenkundliche Baubegleitung einschließlich Bodenschutzkonzept vorzusehen, kommen wir nach. Die maßgebenden technischen und rechtlichen Anforderungen werden bei der Entsorgung des Aushubmaterials beachtet.“

A.5.2 Zusage für Stadtwerke München GmbH

Die Vorhabenträgerin sagte zu: „Während der vorhabenbedingten Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche auf den Flurstücken 720 und 720/9 (Gemarkung Helfendorf, lfdNr.137 Unterlagen 4, 11) schützt die Vorhabenträgerin die westlich davon verlaufende Wasserleitung „ZW2“ der Stadtwerke München GmbH durch einen Bauzaun auf der Grundstücksgrenze zu den Flurstücken 704/2 und 728/2 (Gemarkung Helfendorf).“

A.5.3 Zusagen für Deutsche Telekom

a. Auf die Äußerung

“Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom, die durch die geplanten Baumaßnahmen möglicherweise berührt werden. Wir bitten Sie, bei der Planung und Bauausführung darauf zu achten, dass diese Linien nicht verändert werden müssen bzw. beschädigt werden. Deshalb ist es erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Spartenankunft erreichen Sie unter <https://trassenauskunft-kabel.telekom.de/html/index.html> oder Planauskunft.Sued@telekom.de.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.“

sagte die Vorhabenträgerin zu „Die bauausführenden Firmen informieren sich über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom bei der Spartenankunft. Die Bauüberwachung der Vorhabenträgerin stellt dies sicher.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom wird an die beteiligten Baufirmen verteilt. Vor Baubeginn beantragen diese eine Kabeleinweisung über das genannte Ressort, sodass eine Kabeleinweisung auf der Baustelle stattfindet. Damit kann die Einhaltung aller Regeln der Technik gewährleistet und überwacht werden.“

- b. Auf die Forderung „Der ungestörte Betrieb der Telekommunikationslinien muss weiterhin gewährleistet werden. Deshalb ist es erforderlich, uns frühzeitig, mind. 6 Monate vor Baubeginn, zu informieren, um notwendige Planungen und Umbaumaßnahmen starten zu können.“

sagte die Vorhabenträgerin zu „Der Beginn der Arbeiten wird frühzeitig - mindestens 6 Monate vorher - bei dem benannten Ansprechpartner angemeldet und die technische Ausführung gemeinsam abgestimmt.“

- c. Auf den Hinweis „Im Bereich des BÜ Göggenhofen sind aktuell keine Trassen vorhanden, aber auch hier verweise ich Sie auf die Trassenauskunft, die aktuell eingeholt werden muss.“

sagte die Vorhabenträgerin zu „Entsprechende Trassenauskünfte werden vor Baubeginn eingeholt.“

A.5.4 Zusage für Inexio GmbH

Die Vorhabenträgerin sagte zu:

„Die Arbeiten werden frühzeitig - mindestens 3 Monate vorher - beim zu benennenden Ansprechpartner der inexio GmbH angemeldet und die technische Ausführung gemeinsam abgestimmt. Die Einhaltung aller Regeln der Technik wird durch den Vorhabenträger gewährleistet und überwacht. Die beigelegte Kabelschutzanweisung wird den bauausführenden Firmen zur Beachtung übergeben. Die bauausführenden Firmen beantragen eine Kabeleinweisung über das genannte Ressort.“

A.5.5 Zusagen für Staatliches Bauamt Freising

Die Vorhabenträgerin sagte zu:

- a. Für die Maßnahme wird ein Sicherheitsaudit gemäß den “Richtlinien für Straßen - RSAS” durchgeführt. Hierzu wird ein entsprechend zertifiziertes Ingenieurbüro beauftragt.
- b. Im Hinblick auf die Sperrung der Kreisstraße M 8 (Forststraße) wird die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 45 STVO nach Abstimmung der Details mit dem Staatlichen Bauamt Freising beim Landratsamt München mit entsprechendem Vorlauf von mindestens 4 Wochen vor Baubeginn beantragt.
- c. Die Auflagen des Staatlichen Bauamts Freising zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit der Kreisstraße M 8 (Forststraße) während der Baumaßnahme werden umgesetzt. Dies sind:
 - Einholen einer Sondernutzungserlaubnis für die Baustellenzufahrten beim StBA-FS gem. BayStrWG vor Beginn der Baumaßnahme
 - Mindestbreite von 5,00 und entsprechende Eckausrundungen der Zufahrten
 - Längsneigung max. 2,5% der Zufahrten
 - Vermeidung der Beeinträchtigung der Entwässerung des Straßengrundstücks an den Zufahrten
 - Freihalten der Sichtfelder an den Zufahrten
 - Vermeidung von Verschmutzung an den Zufahrten, u.a. durch Befestigung dieser mit geeignetem Material
 - Anzeigen des Baubeginns bei der Straßenmeisterei München-Riem und Erstellen einer Fotodokumentation
 - Abnahme zum Bauende mit der Straßenmeisterei München-Riem

A.6 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.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.9 Hinweise

Die Benennung des Landkreises München als künftiger Eigentümer und Unter-/Erhaltungspflichtiger der Straßenüberführung (IfdNr.20 Unterl.4) schließt die Unterhaltungspflicht der Gemeinde Aying auf dem Brückenbauwerk nicht aus.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Beseitigung Bahnübergang (BÜ) Großhelfendorf mit Neubau einer Straßenüberführung und Verschiebung des Haltepunkts Großhelfendorf sowie des BÜ An der Gaß / Göggenhofen - Neugöggenhofen“ haben Umbaumaßnahmen im Bereich des BÜ Großhelfendorf und des BÜ Göggenhofener Weg zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 23,796 bis 25,072 der Strecke 5552 München Giesing - Kreuzstraße in Aying:

1. Ersatz BÜ Großhelfendorf durch Straßenüberführung

- Rückbau Bahnübergang Großhelfendorf, km 24,465
- Rückbau der bestehenden Gleistrassierung von km 24,074 bis km 24,811
- Neubau einer Gleistrassierung in verschobener und abgesenkter Lage
- Neubau einer Straßenüberführung
- Rück- und Neubau der OLA-Anlagen im Bereich der neuen Gleistrassierung
- Rückbau des bestehenden Haltepunkts Großhelfendorf
- Neubau des Haltepunktes in verschobener Lage mit barrierefreiem Zugang
- Anpassungen Forststraße an die neue Straßenüberführung
- Teilweise Rückbau des Parkplatzes des Gewerbetreibenden im östlichen Bereich am Bahnübergang Großhelfendorf
- Erweiterung des Parkplatzes des Gewerbetreibenden als Ersatz für zurückgebaute Parkplätze
- Neubau Geh- und Radweg bahnrechts anstelle des bestehenden Wirtschaftswegs in verschobener Lage entlang der neuen Böschungsoberkante
- Neubau zweier Instandhaltungswege als Wirtschaftswege im Süden
- Neubau eines Wirtschaftswegs bahnrechts ab dem BÜ Göggenhofener Weg entlang der neuen Böschungsoberkante

2. Änderung BÜ Göggenhofener Weg

- Rückbau Bahnübergang Göggenhofener Weg, km 23,859
- Neubau Bahnübergang Göggenhofener Weg, km 23,863
- Anpassungen und Verlegung der Zufahrten zum Göggenhofener Weg außerhalb des 27-Meter-Räumbereichs

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin, vormals DB Netz AG, Regionalbereich Süd, Regionales Projektmanagement) hat mit Schreiben vom 18.08.2021, Az. I.NI-S-N-K, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Beseitigung Bahnübergang (BÜ) Großhelfendorf mit Neubau einer Straßenüberführung und Verschiebung des Haltepunkts Großhelfendorf sowie des BÜ An der Gaß / Göggenhofen - Neugöggenhofen" beantragt. Der Antrag ist am 25.08.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, eingegangen.

Mit Schreiben vom 22.12.2021 und 14.04.2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 18.02. und 06.05.2022 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 23.06.2022, Az. 651ppb/006-2021#015, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die betroffenen Träger öffentlicher Belange beteiligt mit Eingang folgender Stellungnahmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 08.09.2022, Az. P-2021-1716-4_S2
2.	Bayernwerk Netz GmbH, keine Stellungnahme
3.	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH Stellungnahme vom 03.08.2022, Az. PTI 21
4.	Gemeinde Aying

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahmen vom 03.08.2022 und 09.01.2024, ohne Az.
5.	Gemeinde Valley, Stellungnahme vom 08.08.2022, ohne Az.
6.	Landratsamt München Stellungnahme vom 26.10.2022, Az. 3.3.1.3-850 PF Nr. 3/22 Stellungnahmen vom 13.10.2022 und 03.03.2023, Az. 4.4.2-10244/Mz Stellungnahme vom 15.01.2024, Az. 4.4.3/Gu
7.	EBA Sachbereich 6 als Wasserbehörde Stellungnahme vom 16.09.2022, Az. 65614-656ti/003-2022#039
8.	Wasserwirtschaftsamt München Stellungnahme vom 02.09.2022, Az. 2.1-3532-ML 02-27629/2022
9.	Inexio Informationstechnologie und Telekommunikation GmbH Stellungnahme vom 07.07.2022, ohne Az.
10.	Stadtwerke München GmbH, Wassergewinnung, keine Stellungnahme
11.	Wasserversorgungsverband Helfendorf Stellungnahme vom 28.07.2022, ohne Az.
12.	Zweckverband München-Südost Stellungnahme vom 19.08.2022, Az. 611/2.7.43 zi
13.	Landratsamt Miesbach, Fachbereich 52 Stellungnahme vom 28.04.2023, ohne Az.
14.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg Stellungnahme vom 26.05.2023, Az. AELF-EE-F3-8100-1-164-5
15.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Holzkirchen Ohne Stellungnahme
16.	Regierung von Oberbayern, SG 51 / höhere Naturschutzbehörde, Stellungnahme vom 27.01.2025, Az. ROB-55.1-8693.NAT_03-51-1-23 Stellungnahmen vom 31.01.2024 und 15.03.2024, Az. ROB-55.1-8693.NAT_03-51-1-13 Stellungnahme vom 12.04.2023, Az. ROB-6-3532.60_02-1-19"
17.	Staatliches Bauamt Freising Stellungnahme vom 18.08.2022, S2310-43260

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Gemeinde Aying im Rathaus Aying vom 06.07.2022 bis 05.08.2022 und in der Gemeindeverwaltung Valley (Rathaus Unterdarching) vom 06.07.2022 bis 05.08.2022 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Gemeinde Aying am 28.06.2022 und in der Gemeinde Valley am 24.06.2022 jeweils durch Aushang ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in beiden Gemeinden der 05.09.2022.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und 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.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 1.Tektur

Am 07.03.2023 übergab die Vorhabenträgerin geänderte Unterlagen (1.Tektur). Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die betroffenen Träger öffentlicher Belange (Landratsamt Miesbach, Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg und Holzkirchen) beteiligt.

B.1.3.5 2.Tektur

Mit Schreiben vom 01.08.2023 übergab die Vorhabenträgerin die 2.Tektur, wozu die Regierung von Oberbayern, die Landratsämter München und Miesbach sowie die Gemeinden Aying und Valley nachbeteiligt wurden.

B.1.3.6 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 13.05.2024 im Bürgerhaus der Gemeinde Aying erörtert.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 24.04.2024 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Der Erörterungstermin wurde in der Gemeinde Aying am 26.04.2024 und in der Gemeinde Valley am 30.04.2024 jeweils durch Aushang ortsüblich bekannt gemacht.

Diejenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 24.04.2024 unter Beigabe einer Erwiderung der Vorhabenträgerin auf die jeweilige Einwendung oder Stellungnahme benachrichtigt.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. 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

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG.

Die Zuständigkeit für notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen – hier insbesondere Straßen, Leitungen und Parkplatz – ergibt sich aus § 75 Abs.1 S.1 VwVfG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen gemäß Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG und die Änderung sonstiger Betriebsanlagen von Eisenbahnen gemäß Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG auf Antrag der Vorhabenträgerin ohne Vorprüfung festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

Wegen der Änderungen des Plans nach Auslegung wurde keine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 22 Abs. 2 UVPG vorgenommen, da zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen durch die Änderungen nicht zu besorgen sind.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben wurde von der Vorhabenträgerin ein UVP-Bericht (Unterlage 18) erstellt, in dem die Umweltauswirkungen des Vorhabens dargelegt werden.

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wird in Kapitel 4.1 des UVP-Berichtes vom Gutachter beschrieben. Dieser liegt in der Gemeinde Aying im Landkreis München sowie mit einem kleinen Anteil auf dem Gebiet der Gemeinde Valley im Landkreis Miesbach. Das Vorhaben liegt konkret auf der Bahnstrecke 5552 im Bereich der Bahnübergänge Göggenhofen und Großhelfendorf. Als wirkungsbezogener Untersuchungsraum wird eine Untersuchungsbreite von 200 m bis zu 1 km ab Gleismitte, abhängig vom jeweiligen Schutzgut, betrachtet. Innerhalb des Untersuchungsraumes werden vier verschiedene Raumkategorien, d.h. Vorhabenort, Eingriffsraum, Wirkraum und Kompensationsraum unterschieden. Der Untersuchungsraum wurde schutzgutbezogen verschieden groß gewählt. Für detaillierte Angaben hierzu wird auf die Unterlage 18. Kapitel 4.1 ff. verwiesen.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Die Auswirkungen auf den Menschen sind in Kapitel 7.2.1 des UVP-Berichtes dargestellt.

Baubedingt handelt es sich im Wesentlichen um Schall- und Erschütterungsimmissionen sowie einen temporären Anstieg des Schwerlastverkehrs.

Anlagebedingt handelt es sich im Wesentlichen um die Wahrnehmbarkeit der Bahnstrecke als landschaftsprägendes Element, hier insbesondere die neue Eisenbahnüberführung. Mit dem Vorhaben sind zudem kleinräumige Trassierungsänderungen und Änderungen der Lage des Haltepunktes Großhelfendorf verbunden. Es verringern sich die Schallemissionen, da die Bahnstrecke teilweise in Troglage neuerrichtet wird.

Die Unfallgefahr, beispielsweise für Erholungssuchende entlang der Bahnbetriebsflächen, wird insbesondere durch die Herstellung und Optimierung der verkehrlichen Belange stark gemindert.

Durch ein angepasstes Betriebskonzept sind Änderungen zu erwarten, da aber das geplante Betriebskonzept dem aktuellen Konzept sehr ähnelt und u.a. wegen des Haltepunkts Großhelfendorf keine große Geschwindigkeitserhöhung möglich ist, ist mit keiner erheblichen Steigerung der negativen Auswirkungen auf dieses Schutzgut zu rechnen.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Auswirkungen auf Flora und Fauna sind in Kapitel 7.2.2 des UVP-Berichtes dargelegt.

Baubedingt handelt es sich im Wesentlichen um Eingriffe in Vegetationsbestände und Habitate sowie Störungen durch Baulärm und nächtliche Beleuchtung.

Anlagebedingt handelt es sich im Wesentlichen um den dauerhaften Verlust von Vegetationsflächen sowie die Wertminderung von Vegetationsflächen, hier insbesondere die Bahnböschungen. Es ist insgesamt mit einer Netto-Neuversiegelung zur rechnen, da durch den Trog und die Brücke mehr Fläche als im Status-quo benötigt wird. Durch die Einschnitte erhöht sich zudem die Barrierewirkung für bodengebundene Tierarten.

Die betriebsbedingten Auswirkungen ähneln den Auswirkungen der aktuellen Bestandsstrecke sehr. Durch den Rückbau des Bahnüberganges Großhelfendorf fallen hier optische und akustische Warnhinweise als negative Auswirkungen auf die Fauna weg. Am Bahnübergang Göggenhofen ändern sich die optischen und akustischen Warnsignale; eine signifikante Steigerung der negativen Auswirkungen ist nicht erkennbar. Da mit dem Vorhaben keine erhebliche Geschwindigkeitssteigerung verbunden ist, ist keine erhebliche Steigerung der betriebsbedingten negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna erkennbar.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Die Auswirkungen auf die Fläche und den Boden sind in Kapitel 7.2.3 (Schutzgut Fläche) und 7.2.4 (Schutzgut Boden) des UVP-Berichtes dargelegt.

Baubedingt handelt es sich um eine größere Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtungsflächen sowie eine mögliche Bodenverdichtung dieser Flächen. Ferner wird auf den Baustellenflächen in die natürliche Schichtung des Bodens eingegriffen.

Anlagebedingt werden Flächen neuversiegelt oder mit nicht wiederbegrünbaren Flächen überbaut.

Betriebsbedingt werden keine zusätzlichen Flächen erstmals benötigt noch sind Änderungen am Betriebskonzept erkennbar, die signifikante Auswirkungen auf den Boden haben könnten.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Die Auswirkungen auf das Wasser sind in Kapitel 7.2.5 des UVP-Berichtes dargelegt.

Baubedingt handelt es sich im Wesentlichen um die verminderte Versickerung auf versiegelten bzw. befestigten Baustellenflächen.

Anlagebedingt wirkt sich die Neuversiegelung geringfügig negativ auf die Grundwasserneubildungsrate aus.

Es sind keine Änderungen am Betriebsprogramm erkennbar, die signifikante Auswirkungsänderungen auf dieses Schutzgut bewirken könnten.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft sind in Kapitel 7.2.6 des UVP-Berichtes dargelegt.

Baubedingt sind temporäre Verluste kleinklimatisch relevanter Vegetationsstrukturen mit dem Vorhaben verbunden.

Anlagebedingt und betriebsbedingt sind keine signifikanten Auswirkungen zu erwarten, da durch Wiederbegrünungs- und Rekultivierungsmaßnahmen die kleinklimatisch relevanten Vegetationsstrukturen wiederhergestellt werden.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft

Die Auswirkungen auf die Landschaft sind in Kapitel 7.2.7 des UVP-Berichtes dargelegt.

Baubedingt ist die Erholungsnutzung durch die Bautätigkeit im Umgriff der Baumaßnahme beeinträchtigt, da Baulärm und Erschütterungen sowie bauzeitliche Umwege diesen Bereich temporär beeinträchtigen.

Anlagebedingt wird der Nahbereich des Haltepunktes durch die neue Brücke geprägt. Diese ist auf Grund der Bebauung und der Vegetation nicht weithin sichtbar, so dass es sich im Wesentlichen um eine Wirkung im unmittelbaren Umfeld der Bahntrasse ohne Fernwirkung handelt.

Betriebsbedingte Änderungen mit negativen Auswirkungen auf die Landschaft sind aktuell nicht ersichtlich.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

(Boden-)Denkmale sind im Bereich der geplanten Baumaßnahme nicht bekannt, so dass weder bau- noch anlage- oder betriebsbedingt mit negativen Auswirkungen auf das kulturelle Erbe gerechnet wird. Unter Teil A.3.3 sind Nebenbestimmungen aufgeführt, die bei der Entdeckung von Denkmälern oder anderen archäologischen Funden die Sicherung dieser gewährleisten werden.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Grundsätzlich bestehen Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Schutzgütern des Naturhaushalts, so dass sich die Eingriffe in den Boden und/oder Wasserhaushalt sowie das Klima mittelbar auch auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt oder auf den Menschen auswirken.

Spezielle synergetische Effekte, die zu einer über das übliche Maß hinausgehenden Wechselwirkung z.B. in Form einer erheblichen Verstärkung der Beeinträchtigungen bestimmter Schutzgüter führen würden, sind nicht erkennbar.

B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

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

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten, hier insbesondere der UVP-Bericht der Vorhabenträgerin und der Anregungen aus der Anhörung, alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen

Die schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen (Planunterlage 17) ergaben, dass gegenüber dem Bestand durch die Verschiebung der Parkplätze nach Westen eine Erhöhung der betriebsbedingten Lärmimmissionen zu erwarten ist. Baubedingt wurden ebenso Überschreitungen der Richtwerte ermittelt.

Daher waren hier geeignete Maßnahmen zur Minimierung zu treffen (vgl. Planunterlage 1 und Nebenbestimmungen unter Ziffer A.4).

Die betriebsbedingten Lärmimmissionen durch den Bahnverkehr werden hingegen durch die geplante Troglage reduziert (vgl. Gutachten betriebsbedingte Schallimmissionen, Unterl.16.2).

Es sind Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen mit dem Vorhaben verbunden, die durch die Ausgestaltung des Vorhabens sowie die Nebenbestimmungen unter Teil A dieses Beschlusses soweit als möglich gesenkt werden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen sind durch das Vorhaben daher nicht zu erwarten.

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Nachteiligen Auswirkungen auf Brutvogelarten wird durch geeignete Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen entgegengewirkt.

Für Zauneidechse und Schlingnatter kann trotz Maßnahmenkonzept die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht weiterhin erfüllt werden. Es ist eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich. Es wird eine FCS-Maßnahme für Reptilien notwendig, da die Ausgleichsfläche erst nach Bauende hergestellt werden kann. Hierbei handelt es sich um die Maßnahme 013_A_FCS Herstellung mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren sowie naturnahe Gehölzbestände mit Reptilienhabitaten und reptilienfreundliche Saumpflege im Bereich der geplanten Bahnböschungen. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen 001_VA, 002_VA und 003_VA sowie der Maßnahmen 007_CEF und 013_FCS führt die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Populationen (vgl. Planunterlage 15).

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind bei fachgerechter Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes nicht zu erwarten.

B.3.2.3.3 Schutzgut Fläche

Durch einen flächensparenden, bestandsnahen Bau wird nur wenig bisher unversiegelte Fläche neuversiegelt. Ausschließlich bauzeitlich beanspruchte Flächen werden rekultiviert.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind durch das Vorhaben daher nicht zu erwarten.

B.3.2.3.4 Schutzgut Boden

Bauzeitlich beanspruchte Böden werden durch geeignete Maßnahmen vor u.a. Schadstoffeintrag und Verdichtung geschützt und nach Bauende im Rahmen der Rekultivierung gelockert, sollte eine Bodenverdichtung nicht vollständig vermeidbar gewesen sein.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind bei fachgerechter Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes nicht zu erwarten.

B.3.2.3.5 Schutzgut Wasser

Ein Trinkwasserschutzgebiet liegt im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Auf Grund des großen Grundwasserflurabstandes von ca. 33 m, kann jedoch davon ausgegangen werden, dass keine planungsrelevanten Eingriffe in das Grundwasser stattfinden.

Durch die vorhabenbedingte Versiegelung kommt es potentiell zur Verringerung der Infiltration von Niederschlagswasser. Der Großteil neu überbauter Bereiche mit wassergebundener Bauweise lässt die Versickerung bzw. Infiltration des anfallenden Niederschlagswassers in den Untergrund dauerhaft zu. Im Bereich versiegelter bzw. nicht wassergebunden ausgeführter Flächen kann das Niederschlagswasser meist unmittelbar angrenzend versickern, so dass es nur in kleinen Bereichen zu Beeinträchtigungen der effektiven Grundwasserneubildungsrate kommt.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind daher nicht zu erwarten.

B.3.2.3.6 Schutzgut Luft und Klima

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Klima und Luft sind durch die kleinflächigen dauerhaften Veränderungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Zudem erfolgt eine Begrünung der Böschungsbereiche mit Sträuchern, welche kleinklimatisch wirksame Strukturen darstellen.

B.3.2.3.7 Schutzgut Landschaft

Das Vorhaben liegt in einer anthropogen geprägten Landschaft. Die bau- und anlagebedingten Auswirkungen können daher mit Gestaltungsmaßnahmen zur (Wieder-)Begrünung ausgeglichen werden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Landschaft sind daher nicht zu erwarten.

B.3.2.3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die nächstgelegenen bekannten Baudenkmale liegen weit außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens, so dass die Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege nicht berührt werden.

Das Bodendenkmal „Straße der römischen Kaiserzeit mit begleitenden Materialentnahmegruben (Teilstück der Trasse Augsburg – Salzburg; D-1-8036-0074) wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegen zwei Vermutungen für weitere Bodendenkmäler, weshalb die denkmalrechtliche Erlaubnis unter Ziffer A.3.3 zu erteilen war.

Bei der Einhaltung aller Schutzbestimmungen sowie den Nebenbestimmungen der denkmalrechtlichen Erlaubnis ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen dieser Schutzgüter zu rechnen, da keine Baudenkmale im Wirkraum liegen und die Vermutungen gemäß den denkmalrechtlichen Bestimmungen geschützt bzw. gesichert werden.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Da sich keine FFH-Gebiete im Vorhabenwirkraum befinden, sind Auswirkungen hierauf ausgeschlossen.

Aus den Unterlagen, insbesondere dem UVP-Bericht, geht hervor, dass unter Einhaltung aller relevanten Gesetze, Richtlinien und Verordnungen sowie des von der Vorhabenträgerin geplanten Maßnahmenkonzeptes in Ergänzung durch die unter Teil A dieses Beschlusses aufgeführten Nebenbestimmungen für kein Schutzgut erheblich nachteilige Auswirkungen durch das Vorhaben zu erwarten sind, die einer Zulassung des Vorhabens entgegenstehen.

Die Ausnahmen nach 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG für die Schlingnatter und die Zauneidechse sind aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses

erforderlich, da im Umgriff des Vorhabens mit verhältnismäßigem Aufwand ein sicherer Ausschluss des Eintretens der unter Ziffer A.3.2 genannten Verbotstatbestände nicht möglich ist und dem überwiegenden öffentlichen Interesse eines funktionsfähigen und nach dem aktuellen Stand der Technik betriebenen Personennahverkehrs Vorrang eingeräumt wird. Ferner ist die Umsetzung des Vorhabens für die Erhöhung der Sicherheit an der Strecke 5552 erforderlich. Mit der Änderung des BÜ Göggenhofen wird dieser auf den Stand der aktuellen Bahnübergangssicherungstechnik gebracht, so dass hier zukünftig mit einem deutlich verringerten Gefahrenpotential zu rechnen ist. Durch die Errichtung der höhenfreien Kreuzung zwischen der Kreisstraße und der Bahnstrecke im Bereich des im Status-quo noch vorhandenen BÜ Großhelfendorf entfällt hier eine erhebliche Gefahrenstelle.

Der Schutz der Reptilien muss daher hinter diesen gewichtigen öffentlichen Interessen zurückstehen, da besonders den Sicherheitsbelangen Vorrang eingeräumt wird.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit am BÜ Großhelfendorf, indem durch eine Straßenüberführung (SÜ) die höhengleiche Kreuzung von Bahnstrecke 5552 und Kreisstraße Kr M 8 (Forststraße) aufgelöst wird. Insbesondere der Fußgängerverkehr kreuzt die Bahnstrecke derzeit nicht mehr regelkonform. Weil damit zugleich die sog. BÜ-BÜ-Kette mit dem Bahnübergang Göggenhofener Weg aufgelöst wird, ist dieser gleichzeitig anzupassen (Ziff.2 Unterl.1). Dabei erfolgt zudem die regelkonforme Anpassung der Straßenführung bzw. -höhe. Das Vorhaben ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

In Ziffer 3.1 Unterlage 1 hat die Vorhabenträgerin plausibilisiert, dass die Beibehaltung einer höhengleichen Kreuzung am BÜ Großhelfendorf verkehrssichernde Maßnahmen erfordern würde. Dies würde zu erheblichen Beeinträchtigungen der dortigen Gewerbebetriebe führen und ist deshalb nicht vorzugswürdig.

Gleiches würde bei einer zudem mit Kostennachteilen verbundenen Trog-Unterführung von Straßen- und Rad-/Fußgängerverkehr unter der in gleicher Höhe verbleibenden Eisenbahnstrecke gelten (Ziff.3.2 Unterl.1).

Bei einer SÜ mit abgesenkter Eisenbahnstrecke in identisch verbleibender Trasse würde aufgrund der engen Bebauung auf der bahnlinken Seite eine Bohrpfahl-/Stützwand erforderlich, was mit deren hohen Kosten und baubedingt erheblichen Einwirkungen auf die angrenzenden Gewerbetriebe verbunden wäre. Daher bleibt es - auch wenn damit mehr Fremdgrund in Anspruch genommen wird – bei der vorliegenden Vorzugsvariante 4 mit der Kreisstraße als SÜ in Bestandslage und seitlich soweit nach Westen verschobenem, abgesenktem Gleis, dass der damit verbundene Geländeeinschnitt geböscht werden kann. Vorteil ist zudem die naturschutzfachliche Böschungsverwertung (Ziff.3.3 Unterl.1).

Mit der Tieferlegung der Gleistrasse wird am nahegelegenen Haltepunkt (Hp) Großhelfendorf eine Anpassung der Lage des Bahnsteigs erforderlich. Dabei erscheint gemäß Ziffer 3.4 Unterlage 1 eine Verschiebung nach Süden vorzugswürdig.

Demgegenüber hat die Gemeinde Aying mit Stellungnahme vom 03.08.2022 eine **Bahnsteigverlängerung von 140m auf 210m** gefordert, um künftig auch Langzüge am Bahnsteig unterzubringen.

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Maßnahme wird nach dem EKrG finanziert, was bedeutet, dass der heutige Zustand von 140 Metern Länge wiederhergestellt wird. Eine andere Aufgabenstellung, z.B. über eine größere Länge von 210 Metern, die aus einer Bestellung durch den Aufgabenträger resultieren würde, liegt uns nicht vor. Daher wird die vorhandene Bahnsteiglänge von 140 Metern gebaut. In der gegenständlichen Maßnahme berücksichtigt bleibt eine Bahnsteigsicherungslänge von 210 m. Eine künftige Verlängerung auf 210 m ist somit möglich.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern an, weil vorliegend kein Bedarf für 210m Bahnsteiglänge ersichtlich ist. Das gilt auch hinsichtlich des angestrebten 15-Minuten-Taktes auf der Linie S 7, eines 2-gleisigen Ausbaus und einer S-Bahn-Verbindung Kreuzstraße - Holzkirchen (Ringschluss).

Im Hinblick auf die von der Gemeinde Aying geforderte Prüfung eines
Brückenbauwerks über die BÜ Göggenhofen erwiderte die Vorhabenträgerin:

„Eine Straßenüberführung für den Göggenhofener Weg hätte deutlich größere Eingriffe in die umliegenden Flächen zur Folge. Der Göggenhofener Weg müsste ca. 6 m über der Eisenbahn verlaufen. Bei einer Böschungsneigung von 1:1,5 würden sich auf jeder Seite ca. 9 m breite Böschungen ergeben. Mit einer Breite der SÜ von rund 8 m würde sich somit eine Gesamtbreite von 26 m ergeben. Auch wäre eine Länge von ca. 120 m pro Bahnseite erforderlich, um den Höhenunterschied auszugleichen. Des Weiteren müssten die an den Göggenhofener Weg anschließenden Wege ebenfalls an die Höhenlage der SÜ angepasst werden, was ebenfalls einen enormen Eingriff in die landwirtschaftlichen Flächen zur Folge hätte. Diese vom Einwender vorgeschlagene Lösung genügt im Vergleich zur vorgelegten Maßnahme nicht den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, die das Eisenbahn-Kreuzungsgesetz als Finanzierungsgrundlage des Vorhabens fordert.“

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die plausible Erwiderung zu eigen und sieht eine dortige SÜ ebenfalls als nachteilig an.

B.4.3 Bauleitplanung Gemeinde Aying

B.4.3.1 Bebauungsplan Nr. 26

Mit Ziffer 6 ihrer Stellungnahme vom 03.08.2022 wies die Gemeinde Aying auf Bebauungsplan Nr. 26 / Stellplätze der Firma Fritzmeier hin:

“Das Planfeststellungsverfahren widerspricht dem Bebauungsplan Nr. 26 Großhelfendorf, Sondergebiet Pkw-Parkplätze. Eine Änderung des Bebauungsplans wird von Seiten der Gemeinde Aying nicht durchgeführt. Diese scheint auch nicht erforderlich, da eine planfestgestellte Maßnahme der DB, als übergeordnete Planung, den Bebauungsplan „überlagert“.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Stellungnahme der Einwenderin wird zur Kenntnis genommen. Es gilt jedoch der Prioritätsgrundsatz: Eine neue Planung muss den vorhandenen planerischen Bestand berücksichtigen. Die Planungsideen der Einwenderin und der Vorhabenträgerin konkurrieren jedoch nur vordergründig. Zwar widerspricht das Vorhaben dem aufgestellten

Bebauungsplan, die Einwenderin selbst ist mit dem Vorhaben aber einverstanden und hat offenbar nichts gegen eine „Überlagerung“.

Die Zulässigkeit baulicher Vorhaben im Bereich eines Bebauungsplans richtet sich nach dessen Festsetzungen. Neben Art und Maß des baulichen Vorhabens bestimmt § 9 BauGB eine lange Liste von möglichen Festsetzungen. Dazu gehören nach § 9 Nr. 11 auch Verkehrsflächen. Dies gilt jedoch nur für solche, die in der Planungshoheit der Gemeinde liegen. Bundesschienenwege gehören nicht dazu. Diese werden im Bebauungsplan nur nachrichtlich dargestellt. Eine Festsetzung in einem Bebauungsplan, die das Vorhaben konkret vorsehen würde, ist also rechtlich gar nicht möglich. Daher wäre eine Änderung des betroffenen Bebauungsplans Nr. 26 ohnehin nicht zielführend, denn das Vorhaben könnte im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Um den Widerspruch aufzulösen, kommt nur eine Aufhebung des Bebauungsplans in Betracht. Sollte die Einwenderin den Bebauungsplan Nr. 26 in Folge des gegenständlichen Vorhabens aufheben, wird die Vorhabenträgerin ihr die dadurch entstandenen Kosten ersetzen, §§ 38 S. 3, 37 Abs. 3 S. 2 BauGB. Sofern der Widerspruch zwischen dem gegenständlichen Vorhaben und dem Bebauungsplan Nr. 26 bestehen bleiben sollte, führt dies nach der Rechtsprechung des BVerwG nicht zwingend zur Rechtswidrigkeit der Fachplanung. Der Belang der Planungshoheit der Gemeinde kann vielmehr im Wege der Abwägung mit anderen, für das Vorhaben sprechenden Belangen überwunden werden, § 18 AEG (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.09.1997 – Az. 11 VR 20.96). Hier sprechen die überwiegenden Belange dafür, dass trotz des Widerspruchs zum Bebauungsplan das Vorhaben entsprechend verwirklicht werden kann. Sogar die Einwenderin selbst befürwortet das Vorhaben und erwartet eine „Überlagerung“ ihres Bebauungsplans. Es gibt daher keine abwägungsrelevanten Belange, die für ein Entgegenstehen des Bebauungsplans sprechen.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Erwiderung aus rechtlicher Sicht als korrekt an. Eingriffe in die kommunale Planungshoheit sind bei überwiegendem Vorhaben-Interesse gerechtfertigt. Vorliegend liegt offenkundig kein erheblicher Eingriff in städtebauliche Belange vor, zumal vorgesehen ist, dass die wegfallenden Stellplätze in gleicher Anzahl an anderer Stelle ausgeglichen werden. Daher überwiegt das öffentliche Interesse zugunsten der Vorhabenträgerin (vgl. Ziff.B.4.1).

Soweit die Gemeinde Aying auf Baugenehmigungen der Fa. Fritzmeier für die Errichtung der Stellplätze (07.12.2012, 7.1.1-0306/12/F) und Errichtung von Fahrradunterständen (12.12.2018, 4.1-0820/18/V) hingewiesen hat, erwiderte die Vorhabenträgerin zurecht, dass es sich dabei um Rechte der Fa. Fritzmeier handelt. Diese ist zugleich betroffene Grundstückseigentümerin, sodass dies im Rahmen der angemessenen Entschädigung für die vorgesehene Grundstückinanspruchnahme berücksichtigt werden kann. Vorliegend ist darüber jedoch nicht zu entscheiden. Vielmehr hat die Planfeststellung nur eine enteignungsrechtliche Vorwirkung (siehe Ziff.B.4.16).

B.4.3.2 Bebauungsgebiete Nr. 23 und 33

Einwand Gemeinde Aying: „Durch das Vorhaben ergeben sich Auswirkungen auf das Bebauungsgebiet Nr. 33 Großhelfendorf, nördlich Osterholzfeld und Bebauungsplan Nr. 23 Großhelfendorf, nördlich der Unteren Bahnhofstraße. (...) Im Zuge des Verfahrens muss durch die DB bzw. Sachverständige geprüft werden, ob sich nachteilige Auswirkungen auf bestehendes Baurecht ergeben (z.B. durch Lärm, Schallreflexion oder veränderte Erschütterungen).“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Das Bebauungsgebiet Nr. 33 Großhelfendorf, nördlich Osterholzfeld und der Bebauungsplan Nr. 23 Großhelfendorf, nördlich der Unteren Bahnhofstraße wurden jeweils in der erschütterungstechnischen Untersuchung (vgl. Unterlage 16-1, S. 10 v. 29) als auch in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Unterlage 16-2, S. 8 v. 13) berücksichtigt. Der Gutachter kommt in der schalltechnischen Untersuchung zu dem Ergebnis, dass gegenüber dem Prognose-Nullfall an keinem Immissionsort die Kriterien einer wesentlichen Änderung erfüllt werden, insbesondere da die Gleise in Tieflage geführt werden. Die Veränderung der Erschütterungsimmissionen und des Sekundärluftschalls stellen sich laut Gutachter ebenfalls als nicht wesentlich dar.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern an und verweist zudem auf Ziffer B.4.7.

B.4.3.3 Bebauungsgebiet Nr. 41

Soweit die Gemeinde Aying zur vorgesehenen Parkplatzerweiterung als Ersatz für zurückgebaute Parkplätze der Fa. Fritzmeier (vgl. Ziff.5.3.6 Unterl.1) Fragen zum Grundstückseigentum stellte, hat die Vorhabenträgerin zu Recht auf entsprechende Verhandlungen mit der Fa. Fritzmeier verwiesen, vgl. auch Ziffer B.4.16.5.

Nachfrage der Gemeinde zu Höhenniveau und Abständen der neuen Parkplätze: „Die Parkplatzfläche im Grunderwerbsplan geht bis direkt an den Bauraum GE 4 im BebPlan 41 heran. Der Bebauungsplan setzt hier jedoch andere Grenzen fest (Geltungsbereichsgrenze ist in einem Abstand zum nördlichen Gebäude / Bauraumkante von mindestens 3m einzuhalten). Das Höhenniveau der neu anzuordnenden Parkplätze ist tiefer als das Baugebiet Nr. 41. Wie soll der Übergang lt. aktueller Planung gestaltet werden (Mauer, L-Betonelemente)?“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Im unmittelbaren Anschluss an die tangierende Planung sind Bordsteine vorgesehen, um das Höhenniveau bezogen auf die heutige Geländeoberkante auszugleichen, da zum Zeitpunkt der Erstellung der Planung keine Höheninformationen zum geplanten Gewerbegebiet bekannt sind. Durch eine entsprechende Neigung des Parkplatzes [wird] der Höhenunterschied deutlich minimiert werden. Der Höhenunterschied beträgt im Bereich der tangierenden Planung maximal 20 cm.

Die tangierende Planung lag zum Planungszeitpunkt ausschließlich als nicht georeferenzierte Datei vor. Diese wurde optisch eingepasst und ist daher nur für eine grobe Maßentnahme geeignet gewesen. Der grobe Abstand zur Parkplatzfläche beträgt rund 1,50 m und entspricht damit der übergebenen Planung, in der die Parkplatzerweiterung der Fa. Fritzmeier bereits vorgesehen war. Auch die sonstige Planung des Parkplatzes liegt innerhalb der Fläche, welche für die Parkplatzerweiterung vorgesehen war. Der Höhenunterschied zum Bestandsgelände beträgt 15cm, welcher mittels Hochbord ausgeglichen werden kann.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht damit die erforderliche Überbrückung der Höhenunterschiede bzw. Abstände als hinreichend geklärt an.

Gemeinde Aying zum Wirtschaftsweg: „Bisher war besprochen, dass an der südöstlichen Grenze des Geltungsbereichs des BebPlan 41 ein dinglich gesicherter Bewirtschaftungsweg entlang der Bahnfläche hergestellt werden soll, der jedoch im Eigentum der Familie V. bleibt und von den Gewerbegebietsgrundstücken genutzt werden kann. Wir bitten hier um Klärung. Im Grunderwerbsplan sind diese Fläche als "Erwerb" gekennzeichnet. Eine dingliche Sicherung war mit Gemeinde und Eigentümern besprochen und wäre eigentlich auch ausreichend für eine 1-2-malige Wartung der Bahnfläche / Jahr.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist hier ein dauerhafter Grunderwerb auf Basis der bisherigen Erkenntnisse erforderlich. Die übrigen Fragen werden in den Grunderwerbsverhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern entsprechend geklärt.“

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erläuterte die Vorhabenträgerin, dass der Flächenerwerb Teil umfangreicherer Abstimmungen mit den Beteiligten darstellt, zuletzt mit den Eigentümern vom 04.12.2024. Der Flächenerwerb durch die Vorhabenträgerin ist zudem in § 8 Abs.3 der auszugsweise mit Datum vom 09.03.2023 vorgelegten Kreuzungsvereinbarung der Vorhabenträgerin mit der Gemeinde Aying bestimmt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden die Interessen der Gemeinde und der Eigentümer offenkundig gewahrt.

Insgesamt ist kein unzulässiger Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinde Aying ersichtlich.

B.4.3.4 Landratsamt München: Bau- und Bauplanungsrecht

Das Landratsamt München äußerte sich mit Ziffer 1 seiner Stellungnahme vom 30.09.2022 zum Bau- und Bauplanungsrecht.

Einwand: „Von der geplanten Baumaßnahme werden im BPl Nr.26 der Gemeinde Aying festgesetzten Parkplätze für die Fa. Fritzmeier z.T. überplant. Diese Parkplätze sind teilweise auch Bestandteil bestandskräftiger Baugenehmigungen. Im Zuge der Überplanung des Bahnübergangs Großhelfendorf ist daher der Ersatz dieser Parkplätze sicherzustellen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die wegfallenden Stellplätze werden in gleicher Anzahl an anderer Stelle ausgeglichen (siehe Bauwerksnummer 93 in Lageplan und Bauwerksverzeichnis).“

Die Planfeststellungsbehörde sieht den Stellplatzersatz als ausreichend an und verweist ergänzend auf Ziffer B.4.3.1

Einwand: „Weiterhin sind die in diesem Bebauungsplan festgesetzten Ausgleichsflächen, die jetzt durch das Planfeststellungsverfahren tangiert werden, nach fachlicher Abstimmung zu ersetzen.“

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Die festgesetzten Ausgleichsflächen werden, soweit vom Vorhaben überplant, im Zuge des LBP, der mit der UNB am LRA abgestimmt ist, ersetzt.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht den ausreichenden Ausgleich als gewahrt an und verweist ergänzend auf Ziffer B.4.5.

Einwand. „Weiterhin befindet sich ein B-Plan Nr.41, der direkt an das PV-Gebiet angrenzt, in Aufstellung. Die beiden Planungen sind aufeinander abzustimmen.“

Erwiderung Vorhabenträgerin: „Die Bauleitplanung der Gemeinde Aying und das gegenständliche Vorhaben sind aufeinander abgestimmt. Letzteres wirkt sich nicht negativ auf die Inhalte des B-Plan Nr. 41 aus, insbesondere in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht, da sich die Eisenbahntrasse bereits in der Absenkung befindet.“

Der Planfeststellungsbehörde ist kein noch nicht ausreichend gelöster Konflikt ersichtlich

B.4.4 Wasserhaushalt

B.4.4.1 Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für das Einbringen von Stoffen in Gewässer

Das Vorhaben umfasst die Entwässerung der Gleisanlagen und des Bahnsteiges.

B.4.4.1.1 Gleisanlagen

Die Gleisanlagen außerhalb des Bahnsteigbereichs bahnlinks entwässern in einen Versickerungsgraben. Auf der bahnrechten Seite erfolgt die Entwässerung mittels eines verrohrten Bahngrabens mit Sickerrohr unterhalb des Seitenwegs.

Aufgrund des Trinkwasserschutzgebietes bahnlinks wird ab km 27,735 eine Tiefenentwässerung unterhalb des Bahngrabens zur Aufnahme und Ableitung von Schicht- und Sickerwasser mit einem Teilsickerrohr auf nicht durchlässigem, verdichteten Boden hergestellt. Bahnrechts wird der verrohrte Bahngraben ebenfalls mit einem Teilsickerrohr versehen.

Die Dimensionierung der Rigolelemente und der Versickerungsfläche (Gleis vor dem Bahnsteig km 24,340 – 24,480) erfolgte nach den aktuellen technischen

Regelwerken. Die Bemessungen erfolgten auf Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 138. Daher wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß Ziffer A.3.1.1 erteilt.

B.4.4.1.2 Außenbahnsteig

Anfallendes Niederschlagswasser auf dem Bahnsteig Großhelfendorf wird von km 24,347 bis km 24,480 durch die Querneigung und eine Böschung in eine Mulde eingeleitet. Im Bereich unter der Straßenüberführung (km 24,458 bis km 24,478) wird das Niederschlagswasser durch die Querneigung des Bahnsteigs in Kastenrinnen gefasst und über Einlaufkästen an die zu errichtende Mulde angeschlossen. Am Ende des Bahnsteiges wird anfallendes Niederschlagswasser über eine Mulde versickert. Die Dachfläche des Wetterschutzhauses entwässert über die Rinne hinter dem Wetterschutzhaus.

Von km 24,305 bis 24,347 im Bereich des geneigten Gehweges erfolgt die Entwässerung durch die Querneigung in eine Mulde der neuen Böschung.

Die Dimensionierung der Mulden erfolgte nach den aktuellen technischen Regelwerken. Die Bemessungen erfolgten auf Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 138. Daher wird die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß Ziffer A.3.1.2 erteilt.

B.4.4.1.3 Entwässerungen Forststraße/Kreisstraße M8 und Firmenparkplatz

Das Wasserwirtschaftsamt München äußerte: „Grundsätzlich ist für eine gezielte Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser oder eine Einleitung in oberirdische Gewässer (Gewässerbenutzungen) eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Hierauf kann in Bayern bei Einleitung in das Grundwasser verzichtet werden, sofern die Voraussetzungen der erlaubnisfreien Benutzung im Sinne der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) mit den „Technischen Regeln für das zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW)“ erfüllt sind. Unsere fachliche Überprüfung ergab, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht mit dem Vorhaben Einverständnis besteht, wenn Auflagen und Bedingungen beachtet werden.“

Das Landratsamt München (LRA) schloss sich der Stellungnahme ausdrücklich an. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dieser jedenfalls mit der Zusage der Vorhabenträgerin gemäß Ziffer A.5.1 genüge getan. Im Übrigen wird auf die

wasserrechtliche Erlaubnis gemäß Ziffer A.3.1.3, A.3.1.4 zur Straßen- bzw. Parkplatzentwässerung verwiesen.

B.4.4.2 Wasserwirtschaft/Gewässerschutz: Grundwasser, Wasserschutzgebiet

Das Vorhaben liegt nicht im Bereich eines Oberflächengewässers bzw. festgesetzten oder vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes.

Grundwasser

Das Wasserwirtschaftsamt München (WWA) äußerte mit Stellungnahme vom 02.09.2022: „Bei einer Ansatzhöhe von ca. 615,00 m NN wurde das Grundwasser bei einer Tiefe von ca. 33,45 m u. GOK erbohrt. Bei der Bauausführung ist daher nicht mit Grundwasserandrang zu rechnen. Sofern mittelbar oder unmittelbar auf das Grundwasser per Bohrung oder Gründungsmaßnahmen eingegriffen wird, ist dies beim zuständigen Landratsamt anzuzeigen. Sofern im Grundwasserschwankungsbereich gebaut wird, handelt es sich um eine Grundwasserbenutzung, die einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf und beantragt werden müsste.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Ein Eingriff in den Grundwasserbereich ist nicht vorgesehen. Erforderlichenfalls werden entsprechende Anträge beim Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6, gestellt.“

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit kein unzulässiger Grundwassereingriff zu besorgen.

Wasserschutzgebiet (WSG)

Die Baumaßnahmen erfolgen in dem Wasserschutzgebiet nach Verordnung des LRA München vom 27.09.2005 über das „Wasserschutzgebiet in den Gemeinden Aying (Lks. München) und Valley (LKS Miesbach) für die öffentliche Wasserversorgung in der Gemeinde Aying durch den Wasserversorgungsverband Helfendorf (Brunnen I bei Helfendorf)“.

Das Wasserwirtschaftsamt München (WWA) äußerte in seiner Stellungnahme vom 02.09.2022: „Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 5.2 in der Schutzgebietsverordnung ist es im gesamten Wasserschutzgebiet verboten, Eisenbahnanlagen zu errichten oder zu erweitern. Die bereits durchgeführte rechtliche Überprüfung durch das

Landratsamt München ergab entsprechend dem beigefügten E-Mail des Landratsamtes München vom 31.03.2021 an die DB Engineering & Consulting GmbH, dass entsprechend der Planung die Bahnanlagen nicht errichtet oder erweitert, sondern nur abgeändert werden („tiefergelegt“). Daher sei nach Rechtsmeinung der hierfür zuständigen Behörde für die Baumaßnahme keine Befreiung vom Verbot der Wasserschutzgebietsverordnung erforderlich. Jedoch seien natürlich die übrigen Verbote und Beschränkungen der Verordnung zu beachten (Hinweis insbesondere auf die Nrn. 3.4, 4.3, 5.3 und 5.10).

Entsprechend § 3 Abs. 1 Nr. 2.1 in der Schutzgebietsverordnung ist es im gesamten Wasserschutzgebiet verboten, Aufschlüsse oder Veränderungen der Erdoberfläche (insbesondere die Errichtung von Fischteichen, Kies-, Sand-, Tongruben) vorzunehmen, selbst wenn Grundwasser nicht aufgedeckt wird. Ausgenommen von diesem Verbot ist in der engeren und weiteren Schutzzone (Zonen II und III) die Bodenbearbeitung im Rahmen der ordnungsgemäßen land- und forstwirtschaftlichen Nutzung. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Errichtung der geplanten vier Reptilienhabitate, wenn bei Errichtung der Habitate die Tiefe der Ausgrabungen nicht wesentlich über die übliche Tiefe der Bodenbearbeitung im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzung hinausgeht.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Beim Anlegen von Reptilienhabitaten werden i.W. Steine und altes Wurzelwerk aufgehäuft. Abgrabungen, die über die übliche Tiefe der Bodenbearbeitung im Rahmen der landwirtschaftlichen Nutzung hinausgehen, sind nicht vorgesehen.“

Die Planfeststellungsbehörde hat daher aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen die geplante Baumaßnahme einschließlich der CEF-Maßnahmen in WSG-Zone III, wenn das Vorhaben entsprechend den eingereichten Planunterlagen und unter Beachtung der Nebenbestimmungen gemäß Ziffer A.4.1 durchgeführt wird.

Dabei legt die Planfeststellungsbehörde zudem den von der Vorhabenträgerin bestätigten Hinweis des Landratsamts München (LRA) zugrunde, dass insbesondere die Baustelleneinrichtung außerhalb des Wasserschutzgebiets vorgesehen ist und somit die Verbote gem. § 3 Abs. 1 Nr. 3.4, 4.3, 5.3 und 5.10 WSG-Verordnung nicht relevant sind. Eine Befreiung von Verboten der WSG-Verordnung ist nicht erforderlich und wird vorliegend ausdrücklich nicht erteilt.

Insgesamt stehen dem Vorhaben damit keine wasserwirtschaftlichen Belange entgegen.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Vorhabenbedingt kommt es zu einem bauzeitlichen Verlust von Biotop- und Nutzungstypen. Zusätzlich kommen anlagenbedingt dauerhafte Verluste von v. a. bahnbegleitenden Gehölz- und Heckenbeständen hinzu. Im Bereich des BÜ Großhelfendorf kommt es zu Neuversiegelungen von rund 12.000 m² und Überbauungen von ebenfalls rund 12.000 m² unversiegelter Fläche. Im Bereich des BÜ Göggenhofen kommt es zu einer Neuversiegelung von rund 2.200 m² unversiegelter Fläche. Aus diesen Eingriffen resultiert ein Kompensationsbedarf von insg. **36.998** WP. Der Eingriff wird gem. § 14 i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG vollumfänglich durch die Kompensationsmaßnahmen, die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung näher beschrieben sind, ausgeglichen.

Mit dem Vorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden, die durch die landschaftspflegerische Begleitplanung soweit als möglich minimiert werden. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch das Kompensationskonzept, welches in den landespflegerischen Unterlagen dargelegt ist, ausgeglichen bzw. ersetzt, so dass kein Kompensationsdefizit verbleibt.

Die unter Ziffer A.4.2 aufgeführten Nebenbestimmungen sind erforderlich, um die vorhabenbedingten Auswirkungen soweit als möglich zu mindern und die nicht vermeidbaren Auswirkungen zu kompensieren. Sie konkretisieren das Maßnahmenkonzept der Vorhabenträgerin u.a. in den Punkten, die von den zuständigen Trägern öffentlicher Belange, insbesondere der unteren und der höheren Naturschutzbehörden, zu Recht gefordert worden waren. Die Nebenbestimmungen unter A.4.2 begründen sich mit einem ressourcenschonenden, nachhaltigen und fachgerechten Umgang mit den Schutzgegenständen des BNatSchG.

Die Nebenbestimmungen unter A.4.2 dienen im Wesentlichen der Minimierung und der Kompensation von Beeinträchtigungen der Flora, dem Boden und dem Landschaftsbild, da die Beeinträchtigungen der Fauna unter den Ziffern A.3.2 und A.4.3 gesondert berücksichtigt werden.

Die Neophytenbekämpfung, welche als Nebenbestimmung unter Ziffer A.4.2.1 aufgenommen wurde, dient dem Erhalt der heimischen Artenvielfalt. Die

Neophytenbekämpfung war im Rahmen der Beteiligung von der höheren Naturschutzbehörde gefordert worden.

Die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.4.2.2 dienen der fachgerechten Umsetzung des Kompensationskonzeptes und beinhalten die Forderungen der unteren und höheren Naturschutzbehörden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Ausgleichsmaßnahmen ihre volle Wirkung entfalten.

Insgesamt ist festzustellen, dass durch die landschaftspflegerische Begleitplanung gewährleistet ist, dass keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen mit dem Vorhaben verbunden sind und dass die unvermeidbaren Beeinträchtigungen soweit als möglich minimiert oder ausgleichen bzw. ersetzt werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben, die der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen. Insofern ist das Vorhaben unter der Voraussetzung, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung vollumfänglich umgesetzt wird, mit dem Naturschutz vereinbar.

B.4.6 Artenschutz

Im Zuge des Vorhabens sind Vermeidungs-, CEF- und FCS-Maßnahmen notwendig, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG so weit als möglich zu minimieren. Zur Konkretisierung dieser Maßnahmen und zur Integration der Informationen aus dem Beteiligungsverfahren waren die Nebenbestimmungen unter Ziffern A.3.2 und A.4.3 erforderlich, da nur mit diesen Ergänzungen zum Maßnahmenkonzept der Eingriffsminimierung in puncto Artenschutz vollständig Rechnung getragen werden konnte.

Mit den Nebenbestimmungen unter A.4.3 wird sichergestellt, dass die Artenschutzmaßnahmen fachgerecht durchgeführt werden, so dass die Auswirkungen auf die Arten im Vorhabenwirkraum so gering als möglich ausfallen. Mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer A.4.3 werden ferner die Forderungen zum Artenschutz der unteren und höheren Naturschutzbehörden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Diese Forderungen begründen sich einerseits mit der guten fachlichen Praxis, den Standardverfahren zum Arten- und Naturschutz und der Vollzugskontrolle durch die Naturschutzbehörden und die Genehmigungsbehörde.

Die Winterquartiere der Zauneidechsen sind mindestens einen Meter tief in den Boden einzulassen, um deren Frostfreiheit auch bei tiefen und/oder langen Frostperioden sicherzustellen (vgl. Nebenbestimmung unter Ziffer A.4.3.7).

Da weder für die Zauneidechse noch für die Schlingnatter die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 sicher vollständig vermeidbar sind, waren für diese Tierarten FCS-Maßnahmen erforderlich, so dass der Erhalt der lokalen Populationen nicht gefährdet wird.

B.4.6.1 Begründung für die artenschutzrechtliche Ausnahme für die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und Schlingnatter (*Coronella austriaca*)

Bei der Durchführung des Vorhabens kann nicht ausgeschlossen werden, dass es für die Arten Zauneidechse (*Lacerta agilis*) und Schlingnatter (*Coronella austriaca*), beide sind Arten des Anhanges IV der FFH-Richtlinie, zur Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungs- und Verletzungsverbot) und Nr. 3 (Zerstörung bzw. Beschädigungsverbot von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) BNatSchG kommt. Für eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG liegt das überwiegende öffentliche Interesse mit der bezweckten Verbesserung von Verkehrssicherung und -abwicklung vor (vgl. Ziff.6.1 S.62 Unterl.15.1b und oben Ziff.B.4.1).

Die Ausnahme kann gem. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG im verfügenden Teil, Ziffer A.3.2, erteilt werden, da zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtert.

Da es sich um Änderungen an einer Bestandsstrecke handelt, sind keine räumlichen Alternativen gegeben (vgl. auch Ziff.6.2 S.62f Unterl.15.1b und oben Ziff.B.4.2). U.a. die geringen Aktionsradien der beiden Reptilienarten und die baustellennahe Bebauung begrenzten den Suchradius für CEF-Flächen soweit, dass hierfür nicht ausreichend Platz gefunden werden konnte.

Unter Einhaltung der unter Teil A aufgeführten Nebenbestimmungen (insbesondere A.3.2 und A.4.3) sowie unter vollständiger Einhaltung des in der landschaftspflegerischen Begleitplanung dargelegten Vermeidungs- und Kompensationskonzeptes einschließlich der Artenschutzmaßnahmen ist hinsichtlich der beiden betroffenen Arten Zauneidechse und Schlingnatter mit keiner dauerhaften Verschlechterung des lokalen Erhaltungszustandes zu rechnen (vgl. auch Ziffer 6.3, Seite 63/64 Unterlage 15.1b).

Die Begrenzung der Ausnahme auf eine Vegetationsperiode ist erforderlich, um die Auswirkungen auf die betroffenen Populationen zu begrenzen. Inklusive der Winterruhe im darauffolgenden Jahr sind diejenigen Baumaßnahmen, für die diese Ausnahmen benötigt werden, innerhalb von 15 Monaten abzuschließen. Dies betrifft explizit nicht die natur- und artenschutzrechtlichen Vorbereitungsmaßnahmen und die Ausgleichs- und Rekultivierungsmaßnahmen.

Die höhere Naturschutzbehörde hat ihre Zustimmung zur Erteilung der Ausnahmen für die Schlingnatter und die Zauneidechse an verschiedene, in ihrer Stellungnahme als Nebenbestimmungen bezeichnete, Sachverhalte geknüpft. Diese Sachverhalte wurden als Nebenbestimmungen dieser Entscheidung in die Ziffern A.3.2., A.3.2.1, A.4.2 und A.4.3 aufgenommen.

Die unter Ziffer A.3.2.1 aufgeführte umweltfachliche Bauüberwachung mit den dort gelisteten Spezifikationen ist erforderlich, um die Baumaßnahmen als Ganzes so naturverträglich als möglich umzusetzen. Besonderer Schwerpunkt wurde dabei auf den Reptilienschutz gelegt, da hier der schwierigste Sachverhalt aus der Perspektive des BNatSchG liegt, da auf Grund der örtlichen Begebenheiten und den geringen Aktionsradien der Schlingnatter und der Zauneidechse nicht ausreichend Flächen für CEF-Maßnahmen gefunden werden konnten. Das daraus resultierende, umfangreiche Artenschutzmaßnahmenkonzept soll schwerpunktmäßig durch die UBÜ umgesetzt bzw. überwacht werden.

B.4.6.2 Zusammenfassung Artenschutz

Insgesamt ist festzustellen, dass durch die Vorgaben aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und der landschaftspflegerischen Begleitplanung gewährleistet ist, dass keine unvermeidbaren Beeinträchtigungen mit dem Vorhaben verbunden sind und dass die unvermeidbaren Beeinträchtigungen soweit als möglich minimiert oder ausgleichen bzw. ersetzt werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben, die der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen.

Die Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG ist erforderlich, da trotz eines umfangreichen Konzeptes zum Artenschutz nicht sicher ausgeschlossen werden kann, dass die unter Ziffer 4.6.1 genannten Verbotstatbestände eintreten können. Durch CEF- und FCS-Maßnahmen werden die Auswirkungen auf beide Arten soweit als möglich gesenkt, so dass mit keiner Verschlechterung der lokalen Population zu rechnen sein wird. Die Gestaltung und Durchführung der

Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem umfangreichen Maßnahmenkonzept verringern die Auswirkungen auf die Fauna soweit als dies in einem verhältnismäßigen Rahmen möglich ist. Die Ausnahmen für Schlingnatter und Zauneidechse sind erforderlich, da mit verhältnismäßigem Aufwand keine fachlich korrekte Durchführung von vollständig wirkungsfähigen CEF-Maßnahmen möglich ist. Auf Grund der geringen Aktionsradien dieser Reptilien können eingriffsnah nicht genügend CEF-Flächen hergerichtet werden. U.a. die Bebauung und/oder die mangelnde fachliche Eignung vorhandener Freiflächen sind hierfür ausschlaggebend. Daher wurde neben der Maßnahme 007_CEF „Aufwertung eines Waldrandes als Reptilienlebensraum sowie Herstellung von Reptilienhabitaten“ die Maßnahme 013_A_FCS „Herstellung mäßig artenreicher Säume und Staudenfluren sowie naturnaher Gehölzbestände mit Reptilienhabitaten und reptilienfreundlicher Saumpflege im Bereich der geplanten Bahnböschungen“ in das Maßnahmenkonzept aufgenommen. Durch die Kombination dieser Artenschutzmaßnahmen sowie der weiteren Vermeidungsmaßnahmen werden die Auswirkungen auf diese beiden Arten, soweit als mit verhältnismäßigem Aufwand möglich, minimiert. Ein Maßnahmenkonzept, mit welchem das Eintreten der oben spezifizierten Verbotstatbestände sicher ausgeschlossen werden hätte können, war unter den örtlichen Gegebenheiten nicht möglich.

Gesamthaft betrachtet, ist das Vorhaben unter der Voraussetzung, dass das landespflegerische Maßnahmenkonzept vollständig und fachlich korrekt umgesetzt wird und dabei insbesondere die Maßnahmen des Artenschutzes vollumfänglich und nach den aktuellen fachlichen Standards umgesetzt werden, mit dem Artenschutz vereinbar.

B.4.7 Immissionsschutz

Das Vorhaben genügt den Belangen des Immissionsschutzes, wie sich insbesondere aus nachfolgenden Gründen ergibt.

B.4.7.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat den vorhabenbedingten Baulärm mit 5 Baulärmphasen untersuchen lassen (Unterl.16.3). Mit Beurteilungspegeln von bis zu 79dB(A) tags und bis zu 52dB(A) nachts sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) Baulärm in der Nachbarschaft um bis zu 14 dB(A) tags bzw. bis zu 12 dB(A) nachts zu erwarten (Richtwertüberschreitung an bis

zu ca. 50 Gebäuden, Ziff.5.2-5.4 Unterl.16.3). Die Vorhabenträgerin hat daher folgende Minderungsmaßnahmen vorgesehen (Ziff.9.5.5 Unterl.1, Ziff.6 Unterl.16.3):

- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren entsprechend dem Stand der Technik (32. BImSchV) und möglichst Geräuschvermeidung
- Umfassende Information der betroffenen Stadt und Anwohner im Vorfeld der Baumaßnahmen
- Optional Einsatz einer immissionsschutz-fachlichen Bauüberwachung als Ansprechpartner bei Beschwerdefällen, zur immissionsschutzfachlichen Überwachung der Baustellen mit Schallpegelmessungen und zum Vorschlag von ggf. notwendigen Minderungsmaßnahmen
- im Bereich der Waldsiedlung (Wohngebiet am Mangfallweg, Siedlungsstraße, Dammweg) entlang der Baustraßen Erdwälle mit mindestens 2 m Höhe (S.26 Unterl.16.3)
- Optional Eigenüberwachung der Ausführungsfirmen zur Berücksichtigung der AVV Baulärm, Vermeidung von Leerfahrten, Abschalten von Baufahrzeugen und Baumaschinen in Bedienungspausen sowie Abstimmung von Größe und Funktion des jeweiligen Geräts auf die zu leistenden Arbeiten
- Baulärmphase 2 (Spundwandarbeiten) während des Betriebsurlaubs der Fa. Fritzmeier Systems GmbH, sodass keine Betroffenheit vorliegt (S.26 unten Unterl.16.3)

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass für Zweifel an der Richtigkeit der vorgelegten Untersuchungsergebnisse. Angesichts der zum Teil nicht unerheblichen Dauer der lärmintensiven Arbeiten (Ziff. 5.4 Unterl.16.3) ist zum Schutz der Anwohner allerdings erforderlich, bei unzumutbarer Belästigung Ersatzwohnraum anzubieten. Als unzumutbar sieht die Planfeststellungsbehörde dabei Überschreitungen der für Dauerlärm anerkannten Grenze zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) tags/nachts und häufigere Überschreitungen der Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm zu der für die menschliche Erholung besonders bedeutsamen Nachtzeit.

Nach allem ist durch entsprechende Nebenbestimmungen in Ziffer A.4.4 sichergestellt, dass die durchaus erheblichen Beeinträchtigungen durch Baulärm im Rahmen des praktisch Möglichen auf das Unvermeidbare reduziert werden und zumindest nicht die Grenze der Zumutbarkeit überschreiten.

B.4.7.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat die betriebsbedingten Lärmimmissionen untersuchen lassen (Unterl.16.2). Danach handelt es sich bei den vorgesehenen Baumaßnahmen zwar um erhebliche bauliche Eingriffe i.S.d. § 1 Abs.2 Nr.2 16.BImSchV. Doch führt das Vorhaben nach den plausiblen Untersuchungsergebnissen an keinem Immissionsort zu einer wesentlichen Änderung des Verkehrslärms. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge für die Anwohner besteht somit nicht.

B.4.7.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Das Vorhaben bringt erschütterungsintensive Bautätigkeiten - Spundwandarbeiten, Bohrungen und Gleisstopfarbeiten – mit sich. Bei diesen werden zwar die Anforderungen der DIN 4150-3 für Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen eingehalten. Allerdings kommt es tagsüber zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungseinwirkungen auf Menschen (Ziff.8.2 Unterl.16.2):

- Bei den Spundwandarbeiten/Gründung Oberleitungsanlagen ist dies nicht relevant, weil nur das Betriebsgebäude der Fa. Fritzmeier Systems GmbH (Forststraße 9) betroffen ist und die Arbeiten in deren Betriebsferien stattfinden.
- Bei den Gleisstopfarbeiten von ca. 5 Tagen sind die beiden Gebäude Forststraße 9 und Untere Bahnhofstraße 7 betroffen.

Folgende Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungsbeeinträchtigungen sind vorgesehen (Ziff.9.5.5 Unterl.1):

- umfassende Information betroffener Anwohner über Baumaßnahmen, Dauer, Unvermeidbarkeit, Ansprechstelle, Erschütterungswirkungen sowie besondere Einbindung der Nutzer / Anwohner der Gebäude Forststraße 9 und Untere Bahnhofstraße 7
- zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen (Pausen, Einhaltung der Ruhezeiten etc.)
- Beweissicherung bestehender Gebäudeschäden (z.B. Putzrisse etc.) bei den nahgelegenen Gebäuden entlang der Straße „Untere Bahnhofstraße“ und auf dem Betriebsgebäude der Fa. Fritzmeier Systems GmbH
- Nachweise der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen und Beurteilungen, sofern die Einhaltung der Anhaltswerte nach Stufe II der Tabelle 2

der DIN 4150-2 durch das bauausführende Unternehmen nicht sichergestellt werden kann

Die Planfeststellungsbehörde erachtet diese Maßnahmen als ausreichend zum Schutz vor Erschütterungsbeeinträchtigungen.

B.4.7.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen, Sekundärschall

Nach der vorgelegten, glaubhaften Untersuchung (Unterl.16.1) wird sich der Sekundärluftschall (Immissionen durch sekundären Luftschall, 24. BImSchV) nicht erhöhen und beträgt die Erhöhung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen durch die Streckenverschwenkung und Geschwindigkeitserhöhung im Kurvenbereich weniger als 25%. Diese Veränderung ist unwesentlich, da keine spürbare Verschlechterung gegenüber der Vorbelastung, und die Anforderungen der DIN 4150-2 werden eingehalten.

B.4.7.5 Stoffliche Immissionen

Die Gemeinde Aying hat im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass die Baumaßnahmen in der trockenen Jahreszeit, Mitte des Jahres, stattfinden, sodass sich Staubbelastungen ergeben könnten. Gegebenenfalls wären z.B. Bewässerungsanlagen vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin sagte zu, die Staubbelastung bereits den Bau-Vergabeunterlagen durch eine Waschanlage für die Entsorgungs- und Materialtransporte zu berücksichtigen. Ihr sei bewusst, dass bei Erdarbeiten in größerem Umfang auch Schmutz anfällt, der bei Trockenheit auch als Staub auftritt. Die benutzen Straßen würden in einem ordentlichen Zustand gehalten.

Die Planfeststellungsbehörde hat durch Ziffer A.4.5 einen ausreichenden Schutz vor stofflichen Immissionen bestimmt.

B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Beim Rückbau der Bahnübergänge, der Straßen, der Gleisanlagen und des Bahnsteigs sowie bei der Herstellung des Einschnitts fallen Beton, Bauschutt, Boden sowie Asphalt an, die entsorgt werden müssen. Dazu wurde ein Bodenverwertungs- und Entsorgungs-Kurzkonzept (BoVEK Unterl.20) erstellt, das die Behandlung der geschätzten, anfallenden Massen zum Gegenstand hat.

Die Beachtung der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts zu Altlasten und Bodenschutz ist gemäß Ziffer A.4.6, A.5.1.b abgesichert.

Der Zweckverband München-Südost forderte in seiner Stellungnahme: „Es muss gewährleistet sein, dass während der Durchführung der geplanten Baumaßnahmen eine problemlose Abfallentsorgung aller hiervon betroffenen Anwesen durch Schwerlastfahrzeuge möglich ist. Die Wege/Straßen müssen für bis zu 25 Gewichtstonnen ausgelegt sein. Eine Befahrbarkeit für Schwerlastverkehr mit bis zu 25 Gewichtstonnen gilt auch nach Abschluss der Baumaßnahmen, wie z. B. bei der Straßenüberführung in Großhelfendorf und bei neu bzw. umgebauten Wegen/Straßen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte glaubhaft: „Auf allen Straßen und Wegen ist keine Tonnagebegrenzung vorgesehen und daher eine uneingeschränkte Befahrbarkeit mit Fahrzeugen, welche gem. STVZO zugelassen sind, sowohl während der Baumaßnahmen als auch nach deren Abschluss möglich.“

Die Gemeinde Aying forderte im Erörterungstermin vom 13.05.2024:

„Wenn Kies auf Flächen im Bereich der Gemeinde Aying abgebaut wird, den man wiederverwenden kann — ich spreche jetzt von nicht belastetem Material —, gehört dieser Kies der Gemeinde Aying. Dieses Material sollte der Gemeinde zur Verfügung gestellt werden, damit wir es gegebenenfalls für den Wegebau oder andere Maßnahmen in der Gemeinde Aying wiederverwenden können. Ich betone, dass das Material beprobt werden muss und dass wir nur nicht belastetes Material bekommen. Wenn Material belastet sein sollte, ist es Aufgabe der Deutschen Bahn, es fachgerecht zu entsorgen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Sobald wir etwas aus dem Boden herausholen, ist das kein Boden mehr, sondern Abfall. Damit gibt es einen Abfallerzeuger. Das ist in diesem Fall derjenige, der baut und den Boden herausholt, nämlich die DB InfraGO AG.“

Wir sind Ihrem Wunsch nachgegangen und haben inzwischen im Hause klären können, dass wir einen Teil des Bodens an Sie als Beteiligten an der Maßnahme abgeben können, ohne gegen das Abfallgesetz zu verstoßen. Dieses Thema ist rechtlich abgesichert. Das Material muss entsorgt werden. Dies muss ausgeschrieben werden. Das alles ist auch mit Einkaufsprozessen verbunden.

Vom Einkaufsprozess her ist dieses Thema juristisch so betrachtet worden, dass das auch von dort aus in Ordnung ist, sodass wir Ihnen zusichern können, dass Sie Material von uns bekommen. In welcher Qualität das sein wird, muss sich noch herausstellen. Auf jeden Fall wird es Material sein, das einbaufähig ist. Es gibt bestimmte Kategorien von Material. Einbaufähig sind Z0 und Z1.1. Auch Z1.2 kann eingebaut werden. Wenn Sie sagen, Sie hätten auch für Z1.2 Verwendung, kann das ebenfalls eingebaut werden. Wenn bestimmte Stoffe dafür verantwortlich sind, dass Material in eine schlechtere Kategorie fällt als Z0 oder Z1.1, können Ausnahmen gemacht werden. Das sind aber Ausnahmen, die Sie letztendlich festlegen, nicht wir.

Wir haben im Rahmen der Baumaßnahme ein Abfallmanagement. Das funktioniert so: Wir nehmen den Boden heraus, bilden Haufwerke und beproben sie. Dann werden diese Haufwerke Güteklassen und Entsorgungsklassen zugeordnet. Dementsprechend wird dann der Anteil, der vermarktet werden kann, einer Vermarktung zugeführt. Der Anteil, der entsorgt werden muss, wird einer Entsorgung zugeführt. So läuft das ab. Wie gesagt: Dass wir Ihnen einen Teil abgeben wollen, wie wir es vereinbart haben, ist heute zustimmbar. Es ist schwierig, das [Menge in m³] zu sagen, weil wir nicht wissen: In welcher Kategorie fällt wie viel an? Wie viel davon muss entsorgt werden? Wie viel können wir überhaupt verwerten in dem Sinne, es irgendwo wieder einzubauen? — Ich denke, dass wir Ihnen bei der Größenordnung, die wir generell haben — das werden 60.000 m³ sein —, 5.000 m³ auf jeden Fall zusichern können. Wie viel mehr es letztlich ist, wird sich dann herausstellen, wenn wir wissen, wie das Verhältnis von einbaufähigem Material zu nicht einbaufähigem Material ist.“

Die Gemeinde Aying stimmte der Erwiderung zu, sodass die Planfeststellungsbehörde deren Forderung als erledigt ansieht. Im Übrigen gibt es keinen Anlass für Zweifel an der ordnungsgemäßen Boden- und Abfallbehandlung durch die Vorhabenträgerin, sodass die Belange von Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

B.4.9 Land- und Forstwirtschaft

Auf Einwendung des Forstamts Ebersberg (Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding, Schreiben vom 26.05.2023) ist die zuvor für die CEF-Maßnahmen vorgesehene Nutzung der Fläche FINr. 3026 (Gemarkung Föching, Gemeinde Valley) entfallen.

Die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 60 Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft, (ROB SG 60) äußerte mit Schreiben vom 12.04.2023 ihr Einverständnis mit der Inanspruchnahme hochwertiger Böden, weil das Vorhaben im Bereich der bestehenden Bahnlinie erfolgt.

Zur Information der betroffenen Landwirte forderte ROB SG 60: „Eine

Gesprächsplanung zur Information der Landwirte muss vorhanden sein. Jeder Landwirt, der durch die Baumaßnahme betroffen sein wird, ist vor Aufnahme der Bauarbeiten anzusprechen. Hierbei sind alle für die Landwirte wichtigen Themen zu behandeln (z.B. Zeitraum und Ablauf der Baumaßnahme, Entschädigungen, Drainagen, Feldwege). Soweit möglich sollten Vereinbarungen zu gemeinsamen Lösungswegen getroffen werden. Weiterhin ist den Landwirten ein Ansprechpartner zu nennen, mit dem sie während der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ebenso ein Gespräch mit den Landwirten sinnvoll, um offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen. Dadurch werden alle landwirtschaftlichen Belange im Einzelfall erfasst und Konfliktsituationen entschärft. Ergänzend weisen wir darauf hin, dass die betroffenen Landwirte (Bewirtschafter der Flächen) vielfach nicht die Eigentümer der Flächen sind. Die Landwirte haben viele Flächen gepachtet. Die Baumaßnahme betrifft aber die Flächenbewirtschaftung und deshalb ist eine Absprache mit den Landwirten unumgänglich.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend:

„Im Vorfeld der Maßnahme wurden die betroffenen Landwirte bereits informiert und über den Flächenbedarf der Maßnahme in Kenntnis gesetzt. Ferner wurde den Landwirten zugesagt die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach deren Nutzung wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Eine ebenfalls zu vereinbarende Nutzungsausfallentschädigung ist geplant, im Vorfeld der Maßnahme mit den jeweiligen Landwirten zu vereinbaren, ist aber nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu regeln.“

Zu staatlichen Ausgleichszahlungen/Mehrfachanträgen äußerte ROB SG 60:

„Für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen erhalten die Landwirte staatliche Ausgleichszahlungen. Der Landwirt muss diese jedes Jahr beantragen (Mehrfachantrag), indem er seine bewirtschafteten Flächen beim zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten geltend macht. Der Landwirt

muss bei der Antragstellung im Mehrfachantrag exakte Flächenangaben machen. Der Umfang des temporären Flächenentzugs durch die Baumaßnahme ist schwierig ermittelbar. Daher empfehlen wir, dass das zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zur effizienten Bearbeitung mit Shape-Dateien versorgt wird, um die von der Baumaßnahme betroffenen dauerhaft und temporär beanspruchten Flächen abgrenzen zu können. Damit wird die Antragstellung und -bearbeitung wesentlich erleichtert.“

Die Vorhabenträgerin versicherte glaubhaft: „Entsprechende Dateien werden nach Abschluss der Vereinbarungen mit den Landwirten bezüglich der Flächen und deren exakte Umgriffe, die vorübergehend und/oder dauerhaft vom Projekt beansprucht werden, zur Verfügung gestellt.“

Zur Erhaltung und Wiederherstellung der Bodenfruchtbarkeit äußerte ROB SG 60:

„Neben dem Flächenverbrauch ist der Bodenschutz und somit die Erhaltung und Wiederherstellung der Bodenfruchtbarkeit aus landwirtschaftlich fachlicher Sicht prioritär. Im Zuge des Klimawandels wird die Erzeugung von Nahrungsmitteln und Rohstoffen in unserer Klimazone eine immer größere Bedeutung erlangen. Die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit regional erzeugten Nahrungsmitteln kann nur auf gesunden Böden gewährleistet werden. Boden ist nicht vermehrbar, deshalb stellt der Bodenschutz aus agrarstruktureller Sicht einen öffentlichen Belang dar.

Baumaßnahmen beeinträchtigen unbestreitbar den Boden. Vor allem für Flächen, die vorübergehend für Bau- und Arbeitsflächen genutzt werden, ist eine fachgerechte Rekultivierung notwendig, sofern diese Flächen im Anschluss wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden sollen. Das Vorgehen ist mit Maßnahme 6 V geregelt. Wir weisen ergänzend darauf hin, dass erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden nur dann nicht zu erwarten sind, wenn Bodenschutzmaßnahmen eingehalten werden. Aus landwirtschaftlicher Sicht ist ein optimaler Bodenschutz dann gewährleistet, wenn er fachgerecht ausgeführt wird. Daher ist nach unserer Ansicht der Bodenschutz durch eine bodenkundliche Baubegleitung (BBB) abzusichern, die vor, während und nach der Baumaßnahme agiert. Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass eine Koppelung der bodenkundlichen Baubegleitung mit der ökologischen Baubegleitung fachlich den agrarstrukturellen Anforderungen nicht gerecht wird.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, „...dass die bodenkundliche Baubegleitung auch von einer dafür qualifizierten umweltfachlichen Baubegleitung (UBÜ nach EBA-UW-Leitfaden VII) durchgeführt werden kann, widerspricht jedoch dem Einsatz einer separaten bodenkundlichen Baubegleitung nicht.“

Die Planfeststellungsbehörde hat die bodenkundliche Baubegleitung gemäß Ziffer A.4.7.a abgesichert.

Zu Kompensationsmaßnahmen im Besonderen und zu den Baumaßnahmen im Allgemeinen äußerte ROB SG 60 im Wesentlichen (soweit nach o.a. Wegfall Fl.3026 Föching für CEF-Maßnahmen relevant):

„...Maßnahme 10 A: Die vorübergehend inanspruchgenommenen Flächen werden wiederhergestellt und rekultiviert. In diesem Zusammenhang bitten wir nochmal um Beachtung unserer Hinweise zum Bodenschutz.

...

Maßnahme 13 A: Im Bereich der geplanten Bahnböschungen werden mäßig artenreiche Säume und Staudenflure sowie naturnahe Gehölzbestände hergestellt. Die Maßnahme ist so umzusetzen, dass die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden. Beim landschaftspflegerischen Begleitgrün ist auf die Verwendung von autochthonem Pflanzmaterial und Verzicht auf Weißdorn wegen Feuerbrandgefahr zu achten.

Maßnahme 14 A: Im Bereich der geplanten Straßen- bzw. Gleisnebenflächen werden mäßig artenreiche Säume und Staudenflure sowie naturnahe Gehölzbestände hergestellt. Die Maßnahme ist so umzusetzen, dass die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden. Beim landschaftspflegerischen Begleitgrün ist auf die Verwendung von autochthonem Pflanzmaterial und Verzicht auf Weißdorn wegen Feuerbrandgefahr zu achten. Die landwirtschaftliche Nutzung darf während und nach den Baumaßnahmen nicht eingeschränkt sein.

...Es ist zu gewährleisten, dass weder durch Baumaßnahmen, noch durch geschaffene Ausgleichsmaßnahmen, Beeinträchtigungen der benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke entstehen. Es darf keine Beeinträchtigung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke durch abfließendes Wasser oder durch störenden Bewuchs auf Nachbarflächen geben. Bodengefährdende

und/oder ölhaltige Betriebsmittel müssen so gelagert und eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen entsteht. Durch bauliche Maßnahmen entstehende Staubentwicklung kann die Qualität der landwirtschaftlichen Produkte reduzieren. Staubentwicklung ist durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden, insbesondere bei trockener Witterung. Es ist sicherzustellen, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke nach Abschluss der Baumaßnahme mit einer sicheren und ausreichend befestigten Zufahrt versehen sind. Die Erreichbarkeit der Flächen durch Fahrzeuge mit Überbreite muss sichergestellt werden. Die zulässige Breite von landwirtschaftlichen Fahrzeugen beträgt 3 Meter, mit Sonderzulassung bis 3,60 Meter.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, grundsätzlich anzustreben, dass die Beeinträchtigungen durch Bautätigkeiten auf Nachbargrundstücke so gering wie möglich gehalten werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die berechtigten Forderungen ROB SG 60 durch Ziffer A.4.7.b - A.4.7.e abgesichert.

B.4.10 Denkmalschutz

Im Planumgriff befinden sich keine Baudenkmäler, jedoch die Vermutung für Bodendenkmäler „Gemeinde Aying, Landkreis München, Siedlungen der Vor- und Frühgeschichte, Inv.Nr. V-1-8036-0007, FlstNr. 616/6; 704/2; 720; 720/9; 728/2; 739; 744; 747; 759; 771; 2438; 2499 [Gmkg. Helfendorf]“.

Im Bereich der Vermutung sind Bodeneingriffe vorgesehen. Daher ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis erforderlich, auch wenn nur oberflächlich eingegriffen wird und eine Beeinträchtigung der Bodendenkmale nicht anzunehmen ist. Die dortigen Bodeneingriffe sind bodendenkmalfachlich vorzubereiten, zu begleiten und ggf. eine Ausgrabung, Bergung und Dokumentation durchzuführen.

Vorliegend kann die denkmalrechtliche Erlaubnis gemäß Ziffer A.3.3 mit Schutzaufgaben erteilt werden. Diese schließen Denkmalbeeinträchtigungen aus und entsprechend der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (BLfD), deren Berücksichtigung die Vorhabenträgerin zugesagt hat. Denkmalfachliche Belange und der Schutz des kulturellen Erbes stehen dem Vorhaben somit nicht entgegen.

B.4.11 Brand- und Katastrophenschutz

Vorhabenbedingte Beeinträchtigungen von Brand- und Katastrophenschutz sind nicht ersichtlich.

B.4.12 Ausstattung Hp Großhelfendorf: Forderungen der Gemeinde Aying

Die Gemeinde Aying forderte einen Personenaufzug im südlichen Teil des Umbaubereichs. „Um auch von Süden her den barrierefreien Zugang zu ermöglichen (ggf. auch mit Fahrrädern), wäre ein entsprechend großer Personenaufzug wünschenswert. Die Umsetzung eines solchen sollte geprüft werden, - auch, um eventuell schwerbehinderten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Fa. Fritzmeier den Zugang zum Arbeitsplatz von den öffentlichen Verkehrsmitteln aus zu erleichtern.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Maßnahme wird nach dem EKrG finanziert, was bedeutet, dass der heutige Zustand der Bahnsteigzugänge wiederhergestellt wird. Dabei handelt es sich um einen barrierefreien Zugang über eine Rampe im Bereich des bestehenden Zugangs und einen Treppenzugang an der neuen Straßenüberführung der Forststraße. Darüberhinausgehende Anforderungen, z.B. eine zusätzliche Treppe oder ein, bzw. zwei Aufzug/Aufzüge, sind nicht Teil des gegenständlichen Vorhabens, können aber unabhängig davon zusätzlich realisiert werden, wenn die Finanzierung für diese zusätzlichen Anforderungen durch einen Dritten sichergestellt wird.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Barrierefreiheit als ausreichend berücksichtigt und weitergehende Maßnahmen als zumindest nicht zwingend erforderlich an.

Die Gemeinde Aying wendete ein: „Die aktuell vorhandenen Unterstellplätze für Fahrräder sind auf Grund aktueller Erfahrungen nicht mehr ausreichend. Diese sollten deshalb ergänzt und an geeigneter Stelle nachgewiesen werden.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Maßnahme wird nach dem EKrG finanziert, was bedeutet, dass der heutige Zustand auch des Bahnhofumfeldes, sofern er von den Maßnahmen zur Beseitigung des Bahnübergangs betroffen ist, wiederhergestellt wird. Die Fahrradstellplätze im Bahnhofsumfeld werden von der gegenständlichen Maßnahme jedoch nicht berührt, eine Wiedererrichtung oder Ausweitung derselben ist daher nicht Teil des gegenständlichen Vorhabens. Unabhängig davon kann die Errichtung zusätzlicher Fahrradstellplätze realisiert

werden, wenn die Finanzierung für diese zusätzlichen Anforderungen durch einen Dritten sichergestellt wird. Als Standort bieten sich nicht genutzte Flächen im Umfeld der neuen Straßenüberführung an.“

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde handelt es sich bei Stellplätzen an Bahnhöfen durchaus auch um Bedarfe, die durch den Schienenpersonenverkehr mit ausgelöst werden, sodass grundsätzlich in Betracht kommt, etwaige Stellplatzprobleme im Rahmen von Eisenbahnbauvorhaben, wie dem vorliegenden, zu lösen. Andererseits handelt es sich hier - außerhalb des Schienenverkehrs - um ein eventuelles Verkehrsproblem des ruhenden Fahrradverkehrs, der auch der kommunalen Daseinsvorsorge gem. Art.57 BayGO zuzuordnen ist. Im Zweifel sind Stellplatzanlagen auch keine planfeststellungsrelevanten Eisenbahnbetriebsanlagen (vgl. VGH Baden-Württemberg vom 24.02.1989 - 5 S 958.88). So heißt es in Ziffer 1.2 der Broschüre „Mit dem Rad zum Bahnhof“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr etwa auch:

„Mit dem 1994 in Kraft getretenen Eisenbahnneuordnungsgesetz (Bahnreform) wurden neben der Privatisierung der vormaligen Deutschen Bundesbahn auch die Zuständigkeiten im Bahnverkehr neu geordnet. So wurde den Ländern die Zuständigkeit für den regionalen Schienenpersonennahverkehr übertragen. Als Ausgleich erhalten diese vom Bund die sogenannten Regionalisierungsmittel, um die Verkehrsleistung bestellen zu können. Während vor der Bahnreform die Deutsche Bundesbahn auch für Parkplätze und Radabstellanlagen an den Bahnhöfen verantwortlich war, liegt nun die Zuständigkeit für Bike-and-Ride bzw. Park-and-Ride-Anlagen bei den Städten und Gemeinden. Diese werden in Bayern vom Freistaat beim Bau der Anlagen finanziell durch Förderung mit Mitteln aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) unterstützt. Diese Zuständigkeit und Förderung erstreckt sich auch auf B+R bzw. P+R-Anlagen an Haltestellen der anderen Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs.“

Dementsprechend liegt gem. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG die Aufgabenverantwortung für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Demgegenüber findet sich in Art. 15 – 18 BayÖPNVG kein Hinweis darauf, dass die Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr auch KFZ- oder Fahrradstellplätze mitumfasst.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde liegt an der vorliegenden Schnittstelle zwischen Schienen- und sonstigem Verkehr daher die Zuständigkeit für Stellplätze grundsätzlich nicht bei der Vorhabenträgerin, sondern der Gemeinde Aying. Die Vorhabenträgerin dürfte zwar eine Mitwirkungspflicht haben, doch ist dies vorliegend nicht zu entscheiden.

Die Gemeinde Aying forderte: „Je nach Bahnsteiglänge sind 2 (besser 3) überdachte Warteunterstände zu errichten.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Maßnahme wird nach dem EKrG finanziert, was bedeutet, dass der zukünftige Zustand der Bahnsteigausstattung nach aktuellem Stand der Richtlinien und gemäß dem Anforderungskatalog für Haltepunkte der S-Bahn-München hergestellt wird. Dies umfasst zwei 4-feldrige Wetterschutzhäuser, eines davon unter der neuen Straßenüberführung.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Erhöhung der Unterstände von einem auf zwei (vgl. Ziff.4.9, 5.6.4.1 Unterl.1) als ausreichend und einen dritten Unterstand als zumindest nicht zwingend erforderlich an.

Gemeinde Aying: „Am Brückenbauwerk sind, um Spritzwasser bei Regen- und Schnee von der Kreisstraße auf den Bahnsteig zu vermeiden, entsprechende Schutzeinrichtungen am Geländer einzuplanen und umzusetzen.“

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Für die Planung von Bahnsteigen ist die Richtlinie Ril 813.0201 zu berücksichtigen. Diese Richtlinie enthält keine Anforderungen hinsichtlich Schutzmaßnahmen an Bahnsteige bei Überbauungen.

Dementsprechend wurden keine Vorkehrungen am Brückenbauwerk gegen Schnee und Spritzwasser auf den Bahnsteig vorgesehen... Die Bedenken, dass Reisende auf dem Bahnsteig vom Spritzwasser getroffen werden, teilt die Vorhabenträgerin nicht, da das Spritzwasser einen Weg über den auf der Bauwerkskappe befindlichen Geh-/Radweg bis zum Bahnsteig von über 3,35 m zurücklegen muss. Zudem ist die Spritzweite von der Größe der Pfützenbildung auf der Straße und der Geschwindigkeit des Autoverkehrs abhängig. Gegen die Pfützenbildung auf der Straße ist eine Entwässerung vorhanden.

Die Bedenken gegen Herabfallen von Schnee auf Reisende teilt die Vorhabenträgerin nicht. Im Treppenbereich zum Bahnsteig ist ein ausreichender

Abstand in Form einer Pflasterung zur Treppe vorhanden. Der durch Räumfahrzeuge zusammengeschobene Schnee wird in den Bereich der Pflasterung fallen und nicht auf die Fußgänger. Im Bahnsteigbereich halten sich die Reisenden nicht in der Flucht der Außenkante der Brücke auf, sondern werden in den geschützten Bereich beim Wartehäuschen unter der Brücke gehen und sich dort aufhalten. Es werden keine Schutzvorkehrungen gegen Herabfallen von Gegenständen getroffen.

Die Errichtung von Schutzvorkehrungen am Brückenbauwerk gegen Schnee und Spritzwasser sowie herabfallender Gegenstände ist nicht Teil des gegenständlichen Vorhabens, die Schutzvorkehrungen können aber unabhängig davon zusätzlich realisiert werden, wenn die Finanzierung für diese zusätzlichen Anforderungen durch einen Dritten sichergestellt wird. Es wären folgende Maßnahmen denkbar:

- 1.) Fußleiste am Geländer im Bereich des Bahnsteiges gegen Herabfallen von Schnee oder anderen Gegenständen
- 2.) Verlängerung des Berührungsschutzes gegen Herabfallen von Schnee, Spritzwasser und auch gegen Herabfallen von Gegenständen
- 3.) Ausfachung der Geländerfelder mit Plexiglas im Bereich des Bahnsteigs“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Erwiderung als plausibel und die Verkehrssicherheit im Bahnsteigbereich als hinreichend gewahrt an.

Gemeinde Aying: “Um die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten, sollten 2 Notrufsäulen errichtet werden.”

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Der Ausstattungskatalog für Haltepunkte der S-Bahn München sieht keine Notrufsäulen in der entsprechenden Kategorie von Haltepunkten, die sich nicht in der Tunnelstrecke befinden, vor. Somit ist die Errichtung von Notrufsäulen im gegenständlichen Vorhaben nicht vorgesehen.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht Notrufsäulen aus Sicherheitsgründen als zumindest nicht zwingend erforderlich an.

B.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

B.4.13.1 Wasserversorgungsverband Helfendorf

Vorgesehen ist – nach vorheriger Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Wasserversorgungsverband (WVV) Helfendorf - der Rückbau einer vorhandenen WVV-Wasserleitung (Trinkwasser-Hauptversorgungsleitung im BÜ Großhelfendorf/Forststraße) nebst Neubau ca. 200m südlich (IfdNr.620, 621 Unterl.4, 12).

In seiner Stellungnahme vom 28.07.2022 äußerte der Wasserversorgungsverband zunächst sein grundsätzliches Einverständnis mit der Maßnahme. Um die Versorgungssicherheit sicher zu stellen, müsse die Leitungsverlegung allerdings vor Baubeginn der Gleistieferlegung durchgeführt werden. Darauf erwiderte die Vorhabenträgerin, dass die Verlegung in Absprache mit dem WVV Helfendorf vor dem Beginn der Bauarbeiten vorgesehen sei.

WVV-Einwand: “2. Die Querung für die Hauptversorgungsleitung an neu geplanter Stelle unter der neuen Gleistrasse ist von der Deutschen Bundesbahn zu genehmigen.”

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Der Antrag für die neue Querung muss von dem Spartenträger zur Genehmigung bei der Vorhabenträgerin fristgerecht eingereicht werden.“ Anzusprechen sei das DB-Immobilienmanagement.

Die Planfeststellungsbehörde versteht den Einwand dahingehend, dass vor der Verlegung eine Kreuzungsvereinbarung zwischen dem Wasserversorgungsverband und dem Infrastrukturbetreiber auf Seiten der Vorhabenträgerin / DB-Konzern abgeschlossen sein sollte. Die Planfeststellungsbehörde sieht dies zwar ebenfalls als zweckmäßig an, doch nicht zwingend für die vorliegende Erteilung des Baurechts für die vorgesehene Leitungsverlegung. Vorliegend wird keine Regelung zum Rechtsverhältnis zwischen Vorhabenträgerin und WVV Helfendorf getroffen. Im Zweifel richtet sich dieses nach allgemeinen zivil- und öffentlich-rechtlichen Vorschriften.

WVV-Einwand: “3. Die Fa. Fritzmeier ist zu beteiligen. Die bestehende Hauptleitung zwischen Grubmühlweg und Feuerlöschhydrant befindet sich auf dem

Werksgelände der Fa. Fritzmeier. Sie wird zukünftig Hauptversorgungsleitung und ist daher für den WVV dinglich zu sichern.”

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Eine dingliche Sicherung der neuen Leitung auf dem Flurstück 709 (Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 12) ist vorgesehen. Darüberhinausgehende Grunddienstbarkeiten sind durch den Einwender außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu verfolgen, da es sich hierbei um einen Vertrag ohne Beteiligung der Vorhabenträgerin handelt.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht eine dingliche Sicherung über den Bereich der geänderten Leitung (wo dies bereits vorgesehen ist, lfdNr.12 Unterl.5, 6) hinaus ebenfalls als nicht erforderlich an, jedenfalls nicht als zwingend geboten zur Bewältigung der vorhabenbedingten Konflikte.

WVV-Einwand: “4. Hauptversorgungsleitungen in Flächen der Deutschen Bahn, welche nicht Bestandteil eines neuen Querungsvertrages sind (z.B. in Versorgungszuwegungen / Böschungen usw.), sind dinglich zu sichern.”

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Die Zuleitungen zu der neuen Querung auf Bahngelände entlang der Bahnlinie kann in den oben unter Punkt 2 genannten Leitungskreuzungsvertrag für die Querung der Wasserleitung mit aufgenommen und entsprechend beantragt werden. In diesem Zuge ist dann auch eine etwaige dingliche Sicherung zu klären, sie ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht eine dingliche Sicherung über Bereich der geänderten Leitung hinaus wiederum als nicht erforderlich an.

WVV-Einwand: “Das Gewerbe-Mischgebiet “südl. Forststraße”, welches westlich der neuen Gleistrasse liegt, ist Bestandteil der Trassenumlegungsplanung. In dieser Planung befinden sich die neuen Hauptversorgungsleitungen westlich der Gleistrasse ausschließlich auf Grundstücksflächen der Deutschen Bahn und auf öffentlichem Grund. Es wird darauf hingewiesen, dass sich der diesbezügliche Bebauungsplan derzeit in Aufstellung befindet und noch nicht rechtskräftig ist. Somit muss von Seiten der Deutschen Bahn geklärt werden, ob für den Fall, dass der Bebauungsplan nicht umgesetzt wird, eine Trassenführung der neuen Trinkwasserhauptversorgungsleitung westlich der Bahntrasse bis zur

Wiedereinbindung in der Forststraße auf den Grundstückflächen der Deutschen Bahn dinglich gesichert möglich ist.“

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Für den Fall, dass der Bebauungsplan nicht umgesetzt wird, wird eine Trassenführung der neuen Trinkwasserhauptversorgungsleitung westlich der Bahntrasse bis zur Wiedereinbindung in der Forststraße auf den Grundstückflächen der Vorhabenträgerin dinglich ermöglicht werden.“

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzte die Vorhabenträgerin: „Aufgrund des Umstands, dass das Planrecht nicht mit ausreichendem Vorlauf für eine Realisierung der Maßnahme im Jahr 2025 vorliegt, wurde ein neuer Bauablaufplan erstellt. In diesem ist vorgesehen, dass die Hauptbaumaßnahme (Erstellung des Einschnitts für die Tieferlegung der Bahn), vor der die TwL verlegt sein muss, erst 2026 stattfindet. Dem entsprechend könnte die Herstellung einer funktionsfähigen TwL bis spätestens April 2026 stattfinden.“

Für November 2025 wurde zudem eine Sperrpause beantragt, sodass dem Wunsch des WVV nachgekommen werden kann, die TwL in offener Bauweise zu realisieren.

Seitens der Fam. V... und Rechtsbeistand wurde uns im Gespräch am 04.12.2024 mitgeteilt, dass die Absicht besteht, den ersten Teil des Bebauungsplans, der die äußere Erschließung des Gewerbegebiets und Mischgebiets südlich der Forststraße, Großhelfendorf umfasst, noch im Jahr 2025 umzusetzen.

Damit ist aus unserer Sicht eine durchgängig funktionsfähige Trinkwasserleitung in der neuen Lage sichergestellt, da dies auch den Bau der Trinkwasserleitung westlich der Bahn bis zu dem Punkt umfasst, an dem unsere Planung ansetzt.“

Der Planfeststellungsbehörde ist nach den Erläuterungen der Vorhabenträgerin glaubhaft und plausibel, dass diese eine durchgängig funktionsfähige Trinkwasserleitung des WVV gewährleistet. Abgesichert wird dies durch Ziffer A.4.8.a.

WVV-Einwand: “Es sind entsprechende Kostenübernahmevereinbarungen zwischen Deutscher Bahn und dem WVV Helfendorf abzuschließen.”

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Die Kostentragung ergibt sich anhand der gültigen Richtlinien bzw. der Vereinbarungen aus den bestehenden Leitungskreuzungsverträgen.“

Wie oben bereits ausgeführt, sieht die Planfeststellungsbehörde das Rechtsverhältnis zwischen Vorhabenträgerin und WVV Helfendorf und damit auch die Kostenverteilung nicht als Regelungsgegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses an.

Im Erörterungstermin vom 13.05.2024 wies der WVV Helfendorf zur Vermeidung einer Notversorgungsleitung nochmals darauf hin, dass die Leitungsverlegung möglichst bereits abgeschlossen sein sollte, bevor die Streckentieferlegung am BÜ zur Außerbetriebnahme der Wasserleitung führt (Leitungsverlegung im Vorfeld). Bei der geplanten Vorhabenrealisierung im Jahr 2025 sollte die Leitungsverlegung durch den WVV Helfendorf Ende 2024 oder Anfang 2025 erfolgen, was aber praktisch kaum mehr möglich sei. Im Hinblick auf die jährliche WVV-Mitgliederversammlung und Vorstandschaft „wäre das Ganze aber vom Informationsfluss und auch vom zeitlichen Ablauf her so dringend, dass das gar nicht umgesetzt werden könnte. Das ist mehr oder weniger die Basis unseres Einspruchs“ (S.26 Abs.2 Terminprotokoll).

Zudem könne der Leitungsverlegung erst nach Klärung der Kostentragung zugestimmt werden. Gegebenenfalls müsse der Wasserversorgungsverband die Finanzierung sicherstellen.

Weiter warf der Wasserversorgungsverband die Frage auf, ob die Wasserleitung in das neue Brückenbauwerk (Straßenüberführung, BW lfdNr.20 Unterl.3, 4) integriert werden könne.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass die Herstellung der gleisquerenden, neuen Wasserleitung in geschlossener Bauweise, wie erforderlich, bis Anfang Mai 2025 möglich sei.

Im Hinblick auf die Finanzierung sei der zur Trinkwasserversorgung bestehende Vertrag seitens der Vorhabenträgerin mit dem Ergebnis analysiert worden, dass zwischen Vorhabenträgerin und WVV Helfendorf eine hälftige Kostenteilung vereinbart sei.

Im Hinblick auf die Straßenüberführung habe seitens des zuständigen Baulastträgers das Staatliche Bauamt Freising, mit dem die Vorhabenträgerin

beabsichtigt, eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, entschieden, dass an dem Bauwerk keine Versorgungsleitungen angebracht werden dürften, um das Bauwerk nicht zu beschädigen. Dem Wasserversorgungsverband stehe frei, das Staatliche Bauamt Freising bzw. den Baulastträger der Straßenüberführung zu einer abweichenden Vereinbarung zu bewegen. Eine gesonderte Spartenüberführung dürfte dagegen unwirtschaftlich sein.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde verwies die Vorhabenträgerin auf die Straßenbau-Richtlinie für das Verlegen und Anbringen von Leitungen an Brücken – (RI-LEI-BRÜ): „Diese regelt in Abschnitt 2. Grundsätze, Absatz (1): Leitungen dürfen an und in Brücken nur verlegt werden, wenn andere Möglichkeiten nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unzumutbar sind. Im Weiteren regelt die Richtlinie die technische Ausführung für Ausnahmen vom Grundsatz. Die vorgelegte Planung zur Querung der TwL folgt diesem Grundsatz. Unzumutbare technische und wirtschaftliche Gründe sind nicht ersichtlich – ganz im Gegenteil, die gewählte Lösung stellt u.E. eine technisch und wirtschaftlich beste Variante dar.

In der Variante, dass die TwL entlang der neuen SÜ verlegt werden würde, sehen wir daher keine bessere Alternative. Die TwL liegt im Baufeld der SÜ und im Baufeld des Einschnitts und müsste somit bauzeitlich gesichert werden. Sowohl für den Bau der SÜ (ab 05/2026) als auch den Bau des Einschnitts (ab 03/2026) müsste die bestehende TwL durch ein Provisorium aus der Baugrube vollständig herausverlegt oder durch eine Tragkonstruktion mit ausreichender Tragfähigkeit über die Baugrube von rd. 27 Metern gesichert werden. Eine Herausverlegung würde den doppelten Maßnahmenumfang der abgestimmten Lösung bedeuten, die Sicherung im Baufeld stellt eine zeitliche und räumliche Behinderung der anderen Arbeiten sowie die Gefahr der Beschädigung der TwL und/oder der neuen SÜ durch die nachfolgenden Arbeiten dar. Beide Möglichkeiten der bauzeitlichen Sicherung stellen u.E. keine adäquate Alternative zur gewählten Lösung dar.“

Die Planfeststellungsbehörde hat nach der ergänzenden Erläuterung der Vorhabenträgerin keinen Zweifel daran, dass es sich bei der Leitungsverlegung 200m südlich um die zweckmäßigere Lösung gegenüber einer Integration in die Straßenüberführung oder gesonderten Spartenüberführung handelt, so wie auch zwischen Vorhabenträgerin und WVV Helfendorf abgestimmt. Rechtzeitig (bis

inzwischen April 2026) durch den Wasserversorgungsverband bautechnisch realisierbar ist die vorgesehene Leitungsverlegung auch. Interne, organisatorische Gründe des WVV Helfendorf bei der Entscheidungsfindung sieht die Planfeststellungsbehörde angesichts der langen, bisherigen Vorlaufzeit als unbeachtlich an. Und auch im Hinblick auf die Finanzierung – mit Email vom 13.09.2024 an die Planfeststellungsbehörde forderte der WVV den „Abschluss einer schriftlichen Finanzierungsvereinbarung, welcher die Kostenübernahme der Maßnahme / evtl. Vorfinanzierungsoptionen etc. regelt“ - mag zwar verständlich sein, dass der Wasserversorgungsverband diese angesichts bisheriger Unklarheiten und weiterhin laufenden Abstimmungen bzw. Verhandlungen mit der Vorhabenträgerin noch nicht sichergestellt hat. Doch obliegt es der Mitwirkungspflicht des WVV Helfendorf als Kreuzungspartner gegenüber der Vorhabenträgerin, sich auf die anstehenden Maßnahmen vorzubereiten und ggf. erforderliche Klärung rechtzeitig zu forcieren. Jedenfalls angesichts des inzwischen bis April 2026 zur Verfügung stehenden Zeitraums muss dem WVV daher möglich sein, seine Wasserleitung rechtzeitig zu verlegen. Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Hinderungsgrund für die vorliegende Planrechtsentscheidung. Konsequenz daraus kann allerdings nicht sein, dass die Vorhabenträgerin die Bestandsleitung mit der Gleistieferlegung außer Betrieb nehmen darf, ohne Sicherstellung der durchgehenden Trinkwasserversorgung zwischen dem Hauptbrunnen in Kleinkarolinenfeld und dem Hochbehälter Großhelfendorf. Eine derartige Beeinträchtigung der örtlichen Trinkwasserversorgung wäre dem WVV Helfendorf und der betroffenen Bevölkerung unzumutbar und wäre mit dem Vorhabeninteresse nicht gerechtfertigt. Dies sichert Nebenbestimmung A.4.8.a. Unter dieser Prämisse bleibt es dann der Vorhabenträgerin überlassen, wann sie vom vorliegend erteilten Baurecht Gebrauch macht. Sofern es zu einer Behinderung mangels ausreichender Mitwirkung des WVV kommen sollte, wäre u.U. an eine provisorische, technische Übergangslösung (mit ggf. erforderlicher Planänderung gem. § 74 Abs.6, § 76 VwVfG) oder Vorfinanzierung durch die Vorhabenträgerin¹ nebst späterer Mehrkostenerstattung durch den WVV Helfendorf denkbar. Doch hat darüber die Planfeststellungsbehörde nicht zu befinden. Vielmehr kann sie zugrunde legen, dass der WVV Helfendorf seinen Mitwirkungspflichten nachkommt und der vorliegende

¹ Vgl. z.B. Ziff.5 Abs.6 Rechtliche Regelungen Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinien 877.2001

Planfeststellungsbeschluss durch die mit Ziffer A.4.8.a bestimmte Beschränkung nicht hinfällig wird.

Nach allem werden vorliegend die Belange des WVV Helfendorf ausreichend gewahrt.

B.4.13.2 Zweckverband München-Südost

Der Zweckverband München-Südost (kurz: Zweckverband) ist vom Vorhaben durch drei zu sichernde Abwasserleitungen (BW lfdNr.600-602 Unterl.4, 12) betroffen. Hinzu kommt eine Umverlegung durch den Rückbau von 225m Abwasserleitung und den Neubau von 470m (rechts/westlich der Bahn und einschl. Bahnquerung) und weiteren 150m Abwasserleitung links/östlich der Bahn (Schmutzwasserkanal in 2 Strängen, BW lfdNr.603, 604 Unterl.4, 12).

Der Zweckverband wies in seiner Stellungnahme vom 19.08.2022 auf folgendes hin:

„Der Zweckverband München-Südost ist auf Grund der Verbandssatzung in der jeweils gültigen Fassung sowie der Satzung für die öffentliche Entwässerungseinrichtung des Zweckverbandes München-Südost (EWS) in der jeweils gültigen Fassung sachlich und örtlich für die Errichtung, den Betrieb und die Erhaltung der zentralen Schmutzwasserbeseitigung im Verbandsgebiet zuständig (§ 2, § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 Verbandssatzung). (...) Die öffentliche Entwässerungseinrichtung wird vom Zweckverband als reine Schmutzwasserkanalisation betrieben. Niederschlagswasser darf daher nicht eingeleitet werden.

Die abwassertechnische Erschließung wird vom Zweckverband nur vorgenommen, wenn der **öffentliche Kanal in einer öffentlichen Verkehrsfläche oder dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Verkehrsflächen** zu liegen kommt und es für die Erschließung nicht erschlossener Grundstücke erforderlich ist.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass die genannten Vorgaben eingehalten würden und insbesondere kein Abwasser aus Entwässerungseinrichtungen der Bahn- oder der Straßenanlagen in die Schmutzwasserkanalisation eingeleitet würde.

Im Erörterungstermin vom 13.05.2024 ergänzte der Zweckverband: „In der Erwiderng zu der Stellungnahme ist unsere Satzung anerkannt worden. Wir sind auch hoheitlich tätig. Nach unserer Satzung dürfen wir unseren Kanal nur in

öffentlichen und öffentlich gewidmeten Verkehrswegen zum Liegen bringen. Das betrifft die Westseite. Dort ist ein Wirtschaftsweg geplant. Solange dieser Wirtschaftsweg nicht im öffentlichen Eigentum und nicht öffentlich gewidmet ist, können wir nicht voreilend tätig werden. Für die geplanten Umbaumaßnahmen ist der Zweckverband München-Südost grundsätzlich zu berücksichtigen. Im **Bauzeitenplan** für das geplante Vorhaben sind die erforderlichen Umverlegearbeiten des Zweckverbandes allerdings noch nicht vorgesehen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, ihren Bauablaufplan nochmals entsprechend zu prüfen.

Inzwischen hat sie ihren Bauablaufplan - mit u.a. Grunderwerb, Widmung und Kanalbauarbeiten als Vorabmaßnahmen – angepasst, eine Sperrpause im Jahr 2025 für die Kanalbauarbeiten in offener Bauweise vorgesehen, ihre eigenen Baumaßnahmen um 1 Jahr auf 2026 verschoben und sich mit dem Zweckverband weiter abgestimmt (Schreiben vom 05.08. und vom 06.09.2024 zur Besprechung 05.09.2024).

Die Planfeststellungsbehörde hat dann keinen Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin dem Zweckverband ausreichend Möglichkeit gibt, die erforderliche Kanalverlegung vorzunehmen, und dass die weiteren Abstimmungen und Konkretisierungen mit der Ausführungsplanung erfolgen können. Auch ist nicht ersichtlich, dass eine hinreichende Widmung des Wirtschaftswegs generell in Frage stünde. Im Übrigen bestimmt § 5 des einschlägigen Gestattungsvertrags zwischen der Vorhabenträgerin (bzw. ihrer Rechtsvorgängerin DB Netz AG) und dem Zweckverband vom 06./14.11.2000, dass bei Änderungen von Anlagen der Vorhabenträgerin der Zweckverband ggf. notwendige Änderungen seines Schmutzwasserkanals (Abwasserkanal km 24,300-24,311) vorzunehmen hat. Insgesamt nimmt die Vorhabenträgerin damit ausreichend Rücksicht auf die Belange des Zweckverbands und wird dies gemäß Ziffer A.4.8.b auch weiterhin tun, sodass das Vorhaben zu keiner ungerechtfertigten Beeinträchtigung des Zweckverbands führt.

Insofern sieht die Planfeststellungsbehörde also keinen Hinderungsgrund für die vorliegende Planrechtsentscheidung. Konsequenz daraus kann allerdings nicht sein, dass die Vorhabenträgerin die Schmutzwasserentsorgung des Zweckverbands gefährden darf. Eine derartige Beeinträchtigung wäre dem Zweckverband und der

betroffenen Bevölkerung unzumutbar und durch das Vorhabeninteresse nicht gerechtfertigt. Dies sichert Nebenbestimmung A.4.8.b ab. Unter dieser Prämisse bleibt es dann der Vorhabenträgerin überlassen, wann sie vom vorliegend erteilten Baurecht Gebrauch macht. Sofern es zu einer Behinderung mangels ausreichender Mitwirkung des Zweckverbands kommen sollte, wäre u.U. an eine provisorische, technische Übergangslösung (mit ggf. erforderlicher Planänderung gem. § 74 Abs.6, § 76 VwVfG) oder Vorfinanzierung durch die Vorhabenträgerin nebst späterer Mehrkostenerstattung durch den Zweckverband denkbar. Doch hat darüber die Planfeststellungsbehörde nicht zu befinden. Vielmehr kann sie zugrunde legen, dass der Zweckverband seinen Mitwirkungspflichten nachkommt und der vorliegende Planfeststellungsbeschluss durch die mit Ziffer A.4.8.b bestimmte Beschränkung nicht hinfällig wird.

Soweit der Zweckverband im Erörterungstermin bezüglich der Kanalarbeiten im Mühlenweg forderte, die Notwendigkeit einer **Abschaltung der Oberleitungstrasse** zu klären, hat die Vorhabenträgerin dies geprüft und auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde näher erläutert, dass wegen eines Abstands von mindestens 4,50m zwischen Gleisachse/Oberleitung und dem bahnzugewandten Fahrbahnrand keine Abschaltung erforderlich ist.

Einwendung des Zweckverbands zur **Finanzierung**: “Die Kosten für die sich ergebenden Sperrungen der Bahntrasse und den notwendigen Schienenersatzverkehr infolge der Umverlegung des öffentlichen Kanals werden vom Zweckverband nicht getragen. Wie die Finanzierung der erforderlichen Umverlegung des öffentlichen Kanals vorgenommen werden soll und von wem die Kosten getragen werden, muss noch geklärt werden.”

Ebenfalls im Erörterungstermin wendet der Zweckverband einen unverhältnismäßigen Aufwand der Kanalverlegung ein, der ein Drittel seines Jahreshaushalts ausmache.

Erwiderung der Vorhabenträgerin: „Für die inzwischen für das Projekt genehmigten Sperrungen der Bahntrasse entstehen keine Kosten für die sich mit unterstellenden Teilmaßnahmen Dritter. Zusätzliche Sperrungen werden seitens des Vertriebs der DB Netz AG und der S-Bahn München GmbH abgelehnt. Die Finanzierung der erforderlichen Umverlegung des öffentlichen Kanals ist in den

gültigen Richtlinien bzw. in dem bestehenden Leitungskreuzungsvertrag geregelt.“

Der Planfeststellungsbehörde und offenbar auch dem Zweckverband, wie er im Erörterungstermin einräumte, ist keine näher in Betracht kommende, günstigere Alternative ersichtlich. Soweit die Kosten der Kanalverlegung nach dem Rechtsverhältnis zwischen Vorhabenträgerin und Zweckverband von letzterem zu tragen sind – wofür aus Sicht der Planfeststellungsbehörde o.a. Gestattungsvertrag vom 06./14.11.2000 spricht, worüber vorliegend jedoch nicht zu entscheiden ist - hat der Zweckverband nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bis zur Kanalverlegung ausreichend Gelegenheit, für die erforderliche Finanzierung zu sorgen. Auch wenn dies für den Zweckverband eine große wirtschaftliche Herausforderung darstellen mag, sieht die Planfeststellungsbehörde darin keine Unzumutbarkeit. Entsprechende Beeinträchtigung des Zweckverbands ist daher gerechtfertigt.

Letztlich stehen somit die Belange des Zweckverbands München-Südost der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

B.4.13.3 Stadtwerke München GmbH

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) hat sich im Erörterungstermin vom 13.05.2024 geäußert.

Dort wurde mit der Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Wasserleitung „ZW1“ (IfdNr.622 Unterl.4, 12) der Rückbau näher abgestimmt (S.23 unten Terminprotokoll).

Im Hinblick auf Leitung „ZW2“ auf den Flurstücken 704/2, 728/2 (vgl. dortige Leitung „W“ Unterl.12) wurde die Wahrung eines ausreichenden Sicherheitsabstands und die Absicherung durch einen Bauzaun auf den Flurstücken 720 und 720/9 am Rand der BE-Fläche an der Grenze zu den Flurstücken 704/2 und 728/2 geklärt (siehe Ziff.A.5.2, S.24 Terminprotokoll).

B.4.13.4 Deutsche Telekom

Das Vorhaben bedingt die Umverlegung zweier Leitungen der Deutschen Telekom (IfdNr.630, 631 Unterl.4, 12). Diese nahm mit Schreiben vom 03.08.2022 Stellung.

Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass die Eingriffe auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt seien und gab Zusicherungen gemäß Ziffer A.5.3 ab.

Auf den Hinweis „Im Bereich der neuen Straßenüberführung Großhelfendorf befinden sich Cu-Kabel und eine Rohrtrasse. Diese liegen auf einer Tiefe von ca. 1,5m bzw. 1,8m. Bei einer Tieferlegung der Schienentrasse muss diese Anlage entsprechend angepasst werden. Der Neubau der Telekomtrasse muss entweder entsprechend in der Tiefe angepasst werden oder im bzw. am neuen Brückenkörper seinen Platz finden. Eine Abstimmung mit anderen Versorgern ist hier möglich. Falls eine Dükerung unter dem Bahnkörper gewünscht ist, bitten wir um 9 Monate Vorlaufzeit. Falls eine Verlegung im Brückenkörper gewünscht ist, ist für die Deutsche Telekom ein Rohrzug, mind. 100mm vorzusehen.“

erläuterte die Vorhabenträgerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend „Die Planungen sehen vor, dass die Telekomtrasse zukünftig am neuen Brückenkörper entlanggeführt wird. Dafür findet ein Rohrzug, von mind. 100mm für die Deutsche Telekom dort Platz. Näheres ergeben die Abstimmungen vor Baubeginn.“

Im Hinblick auf die Kostentragung/-verteilung verwies die Vorhabenträgerin zu Recht auf die gültigen Richtlinien bzw. Vereinbarungen aus den Leitungskreuzungsverträgen.

Insgesamt ist damit dem Schutz der betroffenen Leitungen der Deutschen Telekom genüge getan.

B.4.13.5 Inexio GmbH

Das Vorhaben bedingt die Umverlegung zweier Telekommunikationsleitungen der Fa. Inexio (IfdNr.632, 633 Unterl.4, 12) und die Sicherung einer weiteren Telekommunikationsleitung (IfdNr.634 Unterl.4, 12). Die Fa. Inexio nahm mit Schreiben vom 07.07.2022 Stellung.

Die Vorhabenträgerin bekräftigte glaubhaft den gegenseitigen Wunsch auf enge Zusammenarbeit und erteilte die ausreichende Zusage A.5.4. Damit ist dem Schutz der betroffenen Leitungen der Fa. Inexio genüge getan.

B.4.14 Straßen, Wege und Zufahrten

B.4.14.1 Kreisstraße M 8 (Forststraße, BÜ Großhelfendorf)

Das Vorhaben bedingt die Anpassung der Kreisstraße M 8 (Forststraße) und insbesondere den Brückenneubau (Straßenüberführung) im Ortsteil Großhelfendorf

der Gemeinde Aying. Rechtlich verpflichteter Baulastträger der vom Staatlichen Bauamt Freising betreuten Kreisstraße ist der Landkreis München.

Das Staatliche Bauamt Freising (StBA Freising) nahm mit Schreiben vom 18.08.2022 Stellung.

Soweit es forderte, bereits im Zuge der Entwurfsplanung zeitnah eine Vereinbarung zu schließen, in der die technischen Einzelheiten sowie die Kostentragung zu regeln seien, kündigte die Vorhabenträgerin an, mit dem Landkreis München eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen, in der die Kostentragung geregelt werde. Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung gibt es dazu dann keinen weiteren Regelungsbedarf.

Ausreichende Zusagen der Vorhabenträgerin finden sich in Ziffer A.5.5 zu Sicherheitsaudit, verkehrsrechtlicher Anordnung und Verkehrssicherheit im Bereich der einmündenden Baustraßen.

Einwendung StBA Freising zu „b) Fehlende Planunterlagen/fachliche

Korrekturen/Prüfungen: Um die Planungen betreffend die Kreisstraße M 8 abschließend prüfen zu können, bitten wir um Vorlage der folgenden Planunterlagen sowie Nachweise:

- Bemessung des Oberbaus der Kreisstraße nach RStO 2012. Gemäß Nr. 5.3.1 (Tabelle 9) des Erläuterungsberichts ist auf der Frostschutzschicht der M 8 ein Verdichtungswert von 100 MPa vorgesehen. Gemäß RStO 2012 ist jedoch für die Belastungsklasse 3,2 ein Verformungsmodul von 120 MPa vorzusehen.
- Darstellung des Regelquerschnitts der M 8
- Bemessung der Entwässerungsanlagen. Aus dem Erläuterungsbericht Nr. 5.7.2 ist nicht ersichtlich, welche Eingabeparameter für die Bemessung der Entwässerungsanlagen herangezogen wurden.
- Markierung- und Beschilderungsplan. Dieser ist mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde vom Landratsamt München abzustimmen und bei dieser eine verkehrsrechtliche Anordnung für die Markierung und Beschilderung einzuholen.

- Aus den Plänen ist nicht ersichtlich, ob Stützwände oder Rückhaltesysteme im Zuge der M 8 vorgesehen sind. Sollten sie geplant sein, sind sie mit dem Staatlichen Bauamt Freising abzustimmen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Im Zuge der Entwurfsplanung der Bahn ist ebenfalls ein RE-Entwurf für die Straßenanlagen angefertigt worden. Dieser wird dem Landkreis München übergeben und geht dem StBA-FS in Kopie zur fachlichen Prüfung zu. Der RE-Entwurf enthält in seiner Endfassung dann die vom StBA-FS in der Einwendung genannten Planunterlagen und Nachweise.

- Zur Bemessung des Oberbaus nach RStO 2012; dieser Hinweis wird übernommen. Die Textpassage im Erläuterungsbericht zum Straßenentwurf in Bezug auf den Verdichtungswert wurde bereits dahingehend geändert, dass der Wert des Verformungsmoduls für die Belastungsklasse 3,2 von 100 MPa auf 120 MPa aus der RStO 2012 übernommen worden ist.
- Darstellung des Regelquerschnitts der M 8 ist im RE-Entwurf als Plan enthalten
- Bemessung der Entwässerungsanlagen ist im RE-Entwurf als Nachweis enthalten
- Ein Markierungs- und Beschilderungsplan für die M 8 ist gemäß der RE 2012 kein Standardplan in den Leistungsphasen 2-4. Abweichend vom Standard sind die Markierungen bereits im Lageplan enthalten. Die Festlegung der konkreten Anordnung der Beschilderung und Markierung obliegt grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde. Dieser wird im Zuge der Ausführungsplanung zum Erwirken einer verkehrsrechtlichen Anordnung ein solcher Markierungs- und Beschilderungsplan vorgelegt.
- Stützwände oder Rückhaltesysteme im Zuge der M 8 sind nicht zum Bau vorgesehen.

Ansonsten sind im RE-Entwurf alle Anforderungen seitens des StBA-FS erfüllt.“

Die Planfeststellungsbehörde hat den gemäß Bemessung des Oberbaus nach RStO 2012 korrekten Verdichtungswert der Kreisstraße von 120 MPa in Ziffer A.4.9.a korrigiert.

Ein Regelquerschnitt der M8 auf dem Brückenbauwerk liegt vor. Dagegen wäre vorliegend ein Regelquerschnitt vor dem Bauwerk nicht zweckmäßig, da lediglich Anpassungen an den Bestand erfolgen und die Anschlussbereiche mit dem StBA Freising im Zuge der Straßenentwurfsplanung und v.a. der Ausführungsplanung

abgestimmt werden, Ziffer A.4.9.b. Derartige Details sind nicht Gegenstand der vorliegenden Genehmigungsplanung.

Im Hinblick auf die Entwässerung wird auf Ziffer B.4.4 und die weitere Abstimmung mit dem StBA Freising gemäß Ziffer A.4.9.b verwiesen. Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde auch von der Entwässerung bzw. Versickerung außerhalb der Eisenbahnbetriebsanlagen nach der Bayerischen Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) aus.

Die weitere Abstimmung der Markierung- und Beschilderungsplanung sowie die Einholung einer verkehrsrechtlichen Anordnung ist in Ziffer A.4.9.c geregelt.

Dass Stützwände oder Rückhaltesysteme erforderlich wären, ist nicht ersichtlich.

Insgesamt greift damit der Einwand fehlender Planunterlagen und unzulänglicher fachlicher Korrektur- und Prüfungsmöglichkeiten nicht durch.

Zu Baulast und Unterhalt des Geh- und Radwegs sowie des Gehwegs auf dem Brückenbauwerk äußerte das StBA Freising: „Der bestehende Geh- und Radweg nördlich der Kreisstraße endet kurz vor dem Bahnübergang in Großhelfendorf. Dem Bauwerksplan (Unterlage 7.1.1) ist zu entnehmen, dass dieser zukünftig als gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,0 Metern fortgeführt wird. Auf der südlichen Seite des Bauwerks ist lediglich ein Gehweg geplant. Wir möchten darauf hinweisen, dass der Baulastträger sowohl des geplanten Geh- und Radweges als auch des Gehweges auf dem Brückenbauwerk der Landkreis München sein wird. Deren Unterhalt dagegen obliegt der Gemeinde Aying.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass damit die Situation auf dem Brückenbauwerk (SÜ) korrekt wiedergegeben sei. „Südlich entsteht ein Gehweg und nördlich ein 3 Meter breiter Geh- und Radweg; beide werden auf den Bauwerkskappen parallel zur Kreisstraße M 8 mitgeführt. Hinsichtlich der Kostenverteilung sowie hinsichtlich der sonstigen Rechte und Pflichten der Kreuzungsbeteiligten gelten die gesetzlichen Vorgaben – insbesondere des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) nebst der dazu erlassenen 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (EkrV). Diese gesetzlichen Regelungen werden beachtet und werden nicht gesondert planfestgestellt. Deren Inhalt ist deshalb auch nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Für die Kreuzungsmaßnahme soll gemäß § 5 Abs. 1 EKrG zwischen dem Schienenbaulastträger und den Straßenbaulastträgern

(SBL), dem Landkreis München für die Kreisstraße und der Gemeinde Aying für den Geh- und Radweg, eine Kreuzungsvereinbarung (KrV) abgeschlossen werden – namentlich betreffend Art, Umfang und Durchführung der Kreuzungsmaßnahme sowie über die Verteilung der dabei anfallenden Kosten. Die KrV regelt auch die Erhaltungslast und die Verkehrssicherungspflicht für die Kreisstraße und die Wege. Die Vorhabenträgerin wird mit dem Straßenbaulastträger in Verhandlungen über den Abschluss einer solchen Kreuzungsvereinbarung eintreten. Über die Unterhaltung des Geh- und Radwegs sowie des Gehwegs auf der Brücke ist durch den SBL Straße, den Landkreis München, und den SBL Geh- und Radweg, die Gemeinde Aying, eine eigene Vereinbarung außerhalb der Kreuzungsvereinbarung zu schließen.“

Die Planfeststellungsbehörde will vorliegend keine von den allgemeinen Regeln abweichenden Baulasten, Unterhaltspflichten etc. regeln. Daher wird mit Hinweis A.9 klargestellt, dass mit lfd Nr. 20 Unterlage 4 nicht etwa eine Unterhaltungspflicht der Gemeinde Aying ausgeschlossen werden soll. Im Hinblick auf die Kreisstraße im Übrigen ergibt sich dies bereits aus lfdNr.91 Unterlage 4.

Die Gemeinde Aying äußerte im Erörterungstermin vom 13.05.2024: „Wir haben Schulbusbetrieb auf der Kreisstraße. Es muss gewährleistet sein, dass wir eine vernünftige Umgehung hinbekommen, damit wir die Schulkinder abholen können. Wenn Mehrkosten entstehen würden, weil wir eine zusätzliche Linie oder Ähnliches einsetzen müssen, weil wir ansonsten die Zeiten nicht schaffen, was die Grundschule betrifft, müsste sie die Deutsche Bahn übernehmen. Ich weiß, es wird größtenteils in den Sommerferien gebaut, aber einige Wochen wird die Maßnahme schon noch den Schulbetrieb betreffen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Wir wollen den Schulbusbetrieb natürlich aufrechterhalten, können ihn aber nicht über die Kreisstraße fahren. Es ist abgestimmt, dass wir die Befahrbarkeit des Bahnübergangs Göggenhofen, wenn die Forststraße nicht befahren werden kann, zumindest für den örtlichen Umleitungsverkehr gewährleisten. Dort könnte dann auch der Schulbus fahren, wenn die Abmessungen bzw. die Beschaffenheit der Straße es zulassen. Das müssten Sie entscheiden. Aber grundsätzlich könnten wir das so einführen.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht angesichts der bereits vorgenommenen Abstimmungen eine hinreichende Rücksichtnahme der Vorhabenträgerin und geht

davon aus, dass der Schülertransport auch bei gesperrter Kreisstraße über Alternativrouten (insb. BÜ Göggenhofen) weiterhin machbar bleibt. Im Übrigen wird die Straßenverkehrsbehörde bei der erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnung über die ausreichende Gewährleistung der öffentlichen Verkehrsbedürfnisse zu entscheiden haben und trifft die vorliegende Planfeststellung keine Kostenregelung.

Zum Thema Feuerwehr und Rettungsdienst bei gesperrter Kreisstraße äußerte die Gemeinde Aying: „Das Ganze muss frühzeitig mit der Feuerwehr und den Behörden der öffentlichen Sicherheit und Ordnung abgestimmt werden. Es muss gewährleistet sein, dass der Rettungsdienst weiß, ab welchem Tag er nicht mehr über den Bahnübergang fahren kann, sondern dass er anders anfahren muss, damit wir hier keine Verwerfungen haben und auch nicht mit Leben spielen müssen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Es ist gang und gäbe, dass wir, wenn wir unseren Bauablauf planen, bis in den letzten Detaillierungsgrad durchgehen und durchdenken, wie die Rettungswege sichergestellt werden können, auch in Abstimmung mit Ihnen [treten]. Ich weiß nicht, ob es für die Sanitätsdienste bestimmte Routen zu Krankenhäusern gibt, die wir beeinträchtigen. Die entsprechenden Dinge werden rechtzeitig bekannt gegeben und dienen einem größeren Umleitungskonzept. Das Umleitungskonzept werden wir mit dem Landratsamt München, das zuständig ist, noch abstimmen. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise auch Rettungsdienste involviert.“

Gemeinde Aying: „Es geht auch darum, dass in den Navis hinterlegt ist, dass der Bahnübergang ab einem bestimmten Zeitpunkt dicht ist, und dass der Rettungsdienst aus Feldkirchen das weiß, wenn er in die Forstsiedlung muss, damit er nicht die Staatsstraße bis Helfendorf fährt, sondern schon im Vorfeld den Weg über Aschbach/Grub nimmt. Wie man das technisch löst, weiß ich nicht. Aber je eher man das weiß und mitteilen kann, umso besser ist es, damit es hier nicht zu Gefahr in Verzug kommt.“

Vorhabenträgerin: „Wir werden hauptsächlich die Örtlichen direkt informieren. Wie das mit dem Navi funktioniert, kann ich Ihnen nicht sagen; das tut mir leid. Ich habe noch nie versucht, das durchzuführen. Wir können uns mal darüber informieren, ob das einen längeren Verlauf hat und welche Institutionen überhaupt diese Apps bedienen, ob es dafür ein Zentralregister gibt, bei dem

solche Daten hinterlegt werden können. Diese Sachen sind mir nicht bekannt. Aber Standard ist, dass wir die Örtlichen direkt informieren werden.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht vorliegende im Hinblick auf die Rettungsdienste und -wege wiederum kein Regelungsbedürfnis, da keine unlösbare Problematik, ausreichendes Bemühen der Vorhabenträgerin und Berücksichtigung insbesondere auch im Rahmen der erforderlichen verkehrsbehördlichen Anordnung.

B.4.14.2 Staatsstraße 2078 (BÜ Göggenhofen)

Das StBA Freising äußerte: „Die Ortsumfahrung Peiß, Göggenhofen, Großhelfendorf ist im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen unter der Dringlichkeit 2 enthalten. Der Verlauf der Ortsumfahrung ist in dem als Anlage beigefügten Plan dargestellt. Wir bitten um Berücksichtigung der Trasse.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Das Gemeindegebiet Aying befindet sich am Schnittpunkt dreier Staatsstraßen:

- St2070: Wolfratshausen – Egling – Sauerlach – Aying
- St2078: Höhenkirchen-Siegertsbrunn – Aying – Feldkirchen-Westerham – Bad Aibling
- St2081: Zorneding – Oberpfaffmarn – Eggenried – Peiß

Durch die St2070 ist das Gemeindegebiet an die Bundesautobahn A8 angeschlossen. Über die St2078 kann der Autobahnring München (A99) und das Mittelzentrum Rosenheim entlang des Siedlungsbandes nördlich des Mangfalltals erreicht werden.

Verkehrsuntersuchungen von Prof. Harald Kurzak aus den Jahren 2008 und 2014, welche die verkehrliche Entwicklung sowie die Auswirkungen von möglichen Ortsumfahrungen untersucht haben, kommen zu dem Ergebnis, dass sich das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Aying zwischen den Jahren 1970 und 2008 fast verdreifacht hat. Die stärkste Verkehrsbelastung findet sich südlich von Aying bis zum OT Peiß auf der St 2078 mit 13.500 Kfz/Tag. Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Verkehrsaufkommens wurden im Verkehrsgutachten für diesen südlichen Abschnitt der St2078 neben dem Nullfall zwei Varianten für eine Ortsumfahrung Peiß – Göggenhofen – Großhelfendorf analysiert. Ab Aying soll in der einen Variante die St2078 von Aying bis Großhelfendorf parallel zur S-Bahnstrecke verlaufen, wodurch eine Zerschneidung nicht vermieden werden

kann, es aber zu einer sinnvollen Bündelung der Verkehrswege von Bahn und Straße käme. Diese Variante 1 ist im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern hinterlegt, jedoch nicht zuletzt wegen des beschränkt volkswirtschaftlichen Nutzens im nachrangigen Bedarf, sodass mittelfristig keine Aussicht auf Finanzierung bzw. Realisierung durch den Freistaat Bayern besteht und daher auch keine konkreten Planungen vorliegen.

Bei Variante 2 führt die neue St2078 am westlichen Rande der Rodungsinsel Aying, Peiß, Großhelfendorf vorbei und wird südlich von Großhelfendorf an die bestehende St2078 angebunden. Mit dieser Variante kann eine große Entlastung der Ortsdurchfahrten erzielt werden. Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan der Gemeinde Aying vom 04.06.2019 hat sich im Kapitel D.6 VERKEHR die Gemeinde auf die Trasse der Variante 2, der großen Ortsumfahrung im Westen der Rodungsinseln festgelegt und einen entsprechenden Trassenkorridor, der den Umgriff des gegenständlichen Vorhabens nicht tangiert, dafür vorgesehen, so dass sich die im 7. Ausbauplan enthaltene Trassenführung als nicht mehr durchsetzbar darstellt (Quelle: <https://aying.de/flaechennutzungsplan/>).

Ungeachtet dessen wird die Baubarkeit der OU auf der Trasse gemäß 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern durch das gegenständliche Vorhaben nicht verwirkt. Eine weitergehende Berücksichtigung der Ortsumgehung entlang der Bahnstrecke, wie im 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern hinterlegt, kann aus Gründen der Unreife dieser Planung nicht erfolgen.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht nach der plausiblen Erwiderung ebenfalls keine Rücksichtnahmepflicht der Vorhabenträgerin, die weiter reichen würde, als dass das vorliegende Vorhaben die Ortsumfahrung nach dem 7. Ausbauplan nicht ausschließt.

B.4.14.3 Erschließungsstraße Bebauungsgebiet Nr. 41, Absturzsicherung

Die Gemeinde Aying äußerte in ihrer Stellungnahme vom 03.08.2022:

„Im südöstlichen Bereich der Bebauungsplanung Nr. 41 grenzt die Erschließungsstraße nach aktuellem Planstand direkt an die Bahnmaßnahme an. Hier ist ggf. die Anbringung von Absturzsicherungen in Form von Leitplanken einzuplanen, die auch geeignet sind, Schwerlastverkehr abzuhalten. Die Gemeinde Aying kann hierfür keine Kostenbeteiligung in Aussicht stellen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Gemäß aktueller Planung sind in diesem Bereich Schutzplanken vorgesehen. Die endgültige Ausführung und die Kostentragung

hierzu wird im Rahmen der weiteren Planung mit der Gemeinde Aying abgestimmt.“

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin ausreichende Schutz-/Leitplanken anbringt. Im Übrigen besteht vorliegend insbesondere zur Kostenverteilung kein weiterer Regelungsbedarf.

B.4.14.4 Feldweg Flurnummer 771

Die Gemeinde Aying äußerte in ihrer Stellungnahme vom 03.08.2022:

„Wie in den Planunterlagen dargestellt, ist auch der Feldweg Fl. Nr. 771 Gemarkung Helfendorf betroffen. Es wird davon ausgegangen, dass der Feldweg Fl. Nr. 771 Gemarkung Helfendorf für die Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen – von Neugöggenhofen aus – weiterhin zur Verfügung steht. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Weg in einem einwandfreien Zustand zu hinterlassen und an die Gemeinde und die für den Unterhalt zuständigen anliegenden Grundstückseigentümer zu übergeben. Entsprechende Abnahmen sind hierfür erforderlich. In Richtung Süden, also Kreisstraße M8, soll der jetzige Feldweg dann künftig als Verbindung für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleiben.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Alle Punkte der Einwendung sind bereits in der Planung so berücksichtigt. Bei der bauzeitlichen, vorübergehenden Inanspruchnahme werden die gesetzlichen Vorgaben des BBodSchG eingehalten. Der Boden wird schonend behandelt durch fachgerechten Abtrag, Zwischenlagerung und Wiederverwertung des Oberbodens gemäß DIN 18915. Auf bauzeitlich beanspruchten Böden werden nach Abschluss der Bauarbeiten ortsfremde Materialien entfernt und Verdichtungen des Bodens gelockert. Der Oberboden wird möglichst am gleichen Standort sowie im Regelfall in ursprünglicher Mächtigkeit wieder aufgetragen. Nach Beendigung der Maßnahme wird der Boden so übergeben, dass die ursprüngliche Nutzung wieder möglich ist. In Richtung Süden, also Kreisstraße M8, wird der jetzige Feldweg dann künftig als Verbindung für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleiben.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedenken der Gemeinde damit als ausgeräumt an.

Ziffer A.4.9.d-g bestimmt die sonstigen, allgemein erforderlichen Schutzmaßnahmen. Im Hinblick auf die vom Vorhaben betroffenen Straßen, Wege und Zufahrten sind damit alle erkennbaren Konflikte ausgeräumt.

B.4.15 Kampfmittel

Nach entsprechender Untersuchung ist im Baubereich mit keiner Kampfmittelbelastung zu rechnen (vgl. Ziff. 10.4 Unterl. 1).

B.4.16 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Der Zulassung des planfestgestellten Vorhabens stehen auch private Belange nicht entgegen.

Solche Belange sind vor allem durch die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksflächen betroffen. Die für das Vorhaben erforderliche Inanspruchnahme von Grundstücken ist im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) und dem Grunderwerbsplan (Unterlage 5) dargestellt (vgl. auch Ziff. 10.1 Unterl. 1).

Bei der Bewertung der von einem Eisenbahnbauvorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) fallende Eigentum in besonderer Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken – seien sie bebaut oder unbebaut – grundsätzlich einen bedeutsamen Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt.

Das Eigentümerinteresse genießt allerdings keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts Anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h. die Belange können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Das Vorhaben ist im Hinblick auf den vorgesehenen Ausbaustandard vom Flächenbedarf her auf ein notwendiges und nach Optimierung nicht noch weiter verringerbares Mindestmaß dimensioniert worden. Die damit verbundenen Eingriffe in das fremde Grundeigentum sind daher unvermeidlich und aus Gründen des Allgemeinwohls gerechtfertigt. Die mit der Planung verbundenen öffentlichen Interessen haben so großes Gewicht, dass sie die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer an einer uneingeschränkten Eigentumsnutzung überwiegen. Entsprechend der Planungsziele sind die Eingriffe verhältnismäßig und zumutbar.

Die Eigentümer haben zum Ausgleich für die zu erleidenden Rechtsverluste gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, §§ 22, 22a AEG i.V.m. Art. 8 ff. BayEG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung gegen den Träger des Vorhabens (Ziff.A.4.10.a). In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum allerdings nur dem Grunde nach entschieden. Art und Höhe der Entschädigung sind in Verhandlungen, die die Vorhabenträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder – falls dabei keine Einigung erzielt werden kann – in einem nachfolgenden Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Entschädigungs- und Enteignungsbehörde zu regeln.

B.4.16.1 Einwender P1

Einwender P1 ist der Eigentümer von Flurstück 744 (Gemarkung Helfendorf, lfdNr.24 Unterl.5, 6) und erklärte mit Schreiben vom 18.07.2022:

“Wir stimmen hiermit den geplanten Bauvorhaben vorbehaltlich sämtlicher Entschädigungsansprüche für Grunderwerb und vorübergehender Inanspruchnahme zu. Auch die Wiederherstellung der zerstörten, landwirtschaftlich genutzten Fläche ist noch nicht geklärt/geregelt.”

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter begründet einen Entschädigungsanspruch, also sowohl der Erwerb eines Grundstücks, die Eintragung einer Dienstbarkeit sowie die nur vorübergehende Inanspruchnahme z.B. für Baustelleneinrichtungsflächen. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Die Vorhabenträgerin wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine privatrechtliche Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, wird diese in einem nachgeordneten behördlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren von der Enteignungsbehörde festgelegt.“

In den Planfeststellungsunterlagen ist bereits die Umsetzung der Forderung zur Wiederherstellung der Fläche vorgesehen (vgl. hierzu Kapitel 4.3.2 Unterlage 14.1 der Planfeststellungsunterlagen). Bei der bauzeitlichen, vorübergehenden

Inanspruchnahme werden die gesetzlichen Vorgaben des BBodSchG eingehalten. Der Boden wird schonend behandelt durch fachgerechten Abtrag, Zwischenlagerung und Wiederverwertung des Oberbodens gemäß DIN 18915. Auf bauzeitlich beanspruchten Böden werden nach Abschluss der Bauarbeiten ortsfremde Materialien entfernt und Verdichtungen des Bodens gelockert. Der Oberboden wird möglichst am gleichen Standort sowie im Regelfall in ursprünglicher Mächtigkeit wieder aufgetragen. Nach Beendigung der Maßnahme wird der Boden so übergeben, dass die ursprüngliche Nutzung wieder möglich ist. Die Hinweise für den Erdbau werden in die Ausschreibungsunterlagen übernommen und für die fachgerechte Umsetzung wird eine ökologische Bauüberwachung bestellt.“

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird o.a. Einwendungen mit der vorstehenden Erwiderng ausreichend Rechnung getragen.

B.4.16.2 Einwender P2

Einwender P2 ist der Eigentümer von Flurstücken 616/20 und 2510 (Gemarkung Helfendorf, lfdNr.9, 40 Unterl.5, 6) und erklärte mit Schreiben vom 31.08.2022:

„Die Herstellung des neuen Verlaufs für einen Feldweg ist in meinen Augen ein enormer, unangemessener Flächenverbrauch. Insbesondere in Zeiten der immer knapper werdenden landwirtschaftlichen Flächen ist das geplante Bauvorhaben in der jetzigen Ausführungsform für mein Befinden abzulehnen. Meine Kritik bezieht sich auf die geplante Ausführung der Straßen- und Wegeführung bzw. Gestaltung des Bahnüberganges an der Gaß/ Göggenhofen-Neugöggenhofen.

Mir stellt sich die Frage, ob nicht eine Straßenüberführung, nur in der Breite des Göggenhofener Weges, die platzsparendere, naturverträglichere und auch optisch ansprechendere Variante wäre? Wenn der Zug bereits vor dem Bahnübergang abgesenkt würde, entfielen somit auch die Bahnschrankenanlage. Bei der Größe des ganzen Bauvorhabens wäre diese Lösung berücksichtigungswert.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Auswirkungen auf das Schutzgut „Fläche“ wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung umfassend ermittelt und bewertet (vgl. UVP-Bericht, Unterlage 18 der Planfeststellungsunterlagen). Die temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahme wurde soweit möglich minimiert. Erhebliche Beeinträchtigungen sind insoweit nicht zu erwarten.

Eine Straßenüberführung für den Göggenhofener Weg hätte deutlich größere Eingriffe in die umliegenden Flächen zur Folge. Der Göggenhofener Weg müsste ca. 6 m über der Eisenbahn verlaufen. Bei einer Böschungsneigung von 1:1,5 würden sich auf jeder Seite ca. 9 m breite Böschungen ergeben. Mit einer Breite der SÜ von rund 8 m würde sich somit eine Gesamtbreite von 26 m ergeben. Auch wäre eine Länge von ca. 120 m pro Bahnseite erforderlich, um den Höhenunterschied auszugleichen. Des Weiteren müssten die an den Göggenhofener Weg anschließenden Wege ebenfalls an die Höhenlage der SÜ angepasst werden, was ebenfalls einen enormen Eingriff in die landwirtschaftlichen Flächen zur Folge hätte.

Eine Absenkung der Eisenbahnstrecke bereits am BÜ Göggenhofener Wegs würde es aufgrund der erlaubten Steigungsverhältnisse erforderlich machen, die Eintiefung der Bahn von Großhelfendorf aus in Richtung Peiß zu verlängern und damit würden sich ähnliche Böschungsbreiten entlang der Bahnstrecke über einen viel längeren Abschnitt ergeben. Dies hätte wiederum deutlich größere Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme auf die umliegenden Straßen, Wege und Bebauungen. Diese vom Einwender vorgeschlagene Lösung genügt im Vergleich zur vorgelegten Maßnahme nicht den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, die das Eisenbahn-Kreuzungsgesetz als Finanzierungsgrundlage des Vorhabens fordert.“

Die Planfeststellungsbehörde erachtet vorstehende Erwiderung als plausibel. Eine reduzierte Flächeninanspruchnahme erscheint praktisch nicht möglich. Ergänzend wird auf Ziffer B.4.5, B.4.9 verwiesen

B.4.16.3 Einwender P3

Bleibt leer

B.4.16.4 Einwender P4

Einwender P4 ist der Eigentümer von Flurstücken 2494, 2497 und 2499 (Gemarkung Helfendorf, lfdNr.31, 33, 35 Unterl.5, 6) und stimmte der vorgesehenen Inanspruchnahme mit Erklärung vom 01.10.2022 zu.

Im Erörterungstermin vom 13.05.2024 äußerte er, dass es finanzielle Fragen gebe und die Möglichkeit von Grundstückstauschoptionen mit der Gemeinde, die in diesem Bereich Tauschflächen zur Verfügung habe. „Ich habe auch noch

rechtliche Fragen, die zu klären sind. Für das südliche Grundstück, auf der Ostseite der Trasse, oberhalb des kleinen rosaroten Streifens, die Fläche von 1 ha, gibt es von, ich glaube, sieben externen Beteiligten notarielle Eintragungen im Grundbuch über Auflassungsvormerkungen. Das ist eine Altlast. Das ist quasi ein Schönheitsfehler im Grundbuchamt aus dem Jahr 1961. Meine Frage ist: Wie wird das geklärt, und was wird da auf uns zukommen? Gegen den Umbau des Bahnübergangs habe ich grundsätzlich keine Einwendungen. Ich bin aber der Meinung, dass man diese Fragen im Vorfeld klären sollte bzw. muss. Sie [der Vertreter der Vorhabenträgerin] haben gesagt, dass Menschen auf uns zukommen und die vertraglichen Sachen regeln werden. In welchem Zeitraum wird das stattfinden? Man soll dem zustimmen, weiß aber nicht, unter welchen Bedingungen man zustimmen soll. Ich würde gern die Bedingungen kennen, um dann endgültig sagen zu können, ob ich zustimmen kann oder nicht. Das sind meine Fragen und Einwendungen.“

Der Vertreter der Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Bedenken, die Sie wegen der Grundbucheinträge haben, habe ich an diejenigen Personen weitergegeben, die sich den Verhandlungen widmen werden. Ich selbst bin zu wenig Jurist, als dass ich Ihnen sagen könnte, welche Auswirkungen das haben wird.

Wir haben eine Maßnahme, die eine Begründung hat. Diese Gründe müssen schwerer wiegen als Ihr Eigentumsrecht, das Sie für dieses Grundstück haben. Das Ganze kann uns nur dann gelingen, wenn wir Ihnen gegenüber nachweisen können, dass wir Beeinträchtigungen für Sie so gut wie möglich vermeiden werden. Das machen wir bei Herrn K... durch das Bodenschutzgesetz und eine möglichst geringe Bauzeit, dass das nicht über Jahre hinweggeht. Wir werden auf jeden Fall versuchen, Ihrem Wunsch nach Tausch entgegenzukommen. Das sind auch Grundstücke der Gemeinde Aying. Wir sind uns darüber einig, dass wir Ihnen das in irgendeinem Umfang ermöglichen, wenn die Gemeinde bereit ist, in das Tauschgeschäft einzusteigen. Ich weiß nicht, ob das zu 100 % sein kann. Aber das, was möglich ist, soll durch einen Grundstückstausch sozusagen entschädigt werden. Die Bereitschaft ist von unserer Seite da.

Die Sache mit dem Grundbuch habe ich, wie gesagt, bereits an meine Flächenmanagementexperten weitergegeben. Wir stehen dazu im Austausch. Wir haben den heutigen Tag noch abgewartet, weil wir erst nach dem Erörterungstermin für konkrete Verhandlungen tätig werden dürfen. Diese Leute

haben sich als engagiert und zuständig erwiesen, werden sicherlich in den nächsten drei Monaten auf die Betroffenen zukommen und Gespräche führen, wie hoch die Entschädigungen oder Zahlungen für die Flächen sind. Das kann ich Ihnen nicht sagen. Dafür werden wahrscheinlich Gutachterwerte festgelegt. Das richtet sich danach, wie die Flächen eingeschätzt und bewertet werden. Ich kenne nur das allgemeine Prozedere und kann zu konkreten Zahlen leider nichts sagen. Die Abwägung ist immer: Ist das öffentliche Recht, diese Baumaßnahme durchzuführen, höher zu bewerten als die persönlichen Betroffenheiten, die sie auslöst?“

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erläuterte die Vorhabenträgerin, die o.a. sieben dinglich Berechtigten identifiziert zu haben und von der Gemeinde Aying erfahren zu haben, „dass vor über 30 Jahren einzelne „Parzellen“ wohl verkauft wurden, jedoch die Teilung und Eigentumsüberschreibung und damit die Übertragung der Grundstücke nach Beurkundung ganz offensichtlich nie endgültig vollzogen wurde. Das bedeutet, diese Personen stehen jetzt mit Auflassungsvormerkung im Grundbuch, haben aber nach Einschätzung der Gemeinde keine Rechte mehr an den Grundstücken, da die Ansprüche nach über 30 Jahren verjährt sind.“ Die Vorhabenträgerin habe die juristische Einschätzung, „dass man die Auflassungsvormerkungen ignorieren könne, denn unsere Maßnahme würde den Eigentumsübergang nicht verhindern und wir sollten den Vertrag nur mit dem Eigentümer schließen. Mit der Aussage von [Einwender P4], dass es nicht zur Erfüllung der Bedingungen der Eigentumsübertragungen gekommen ist, könnte dann die Löschung der Auflassungsvormerkungen beim Grundbuchamt beantragt und vollzogen werden. Vor Abschluss des notariellen Kaufvertrags soll daher zusammen mit [Einwender P4] der Altkaufvertrag recherchiert und auf die Bedingung der Übertragung der Fläche hin geprüft werden.“

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass die angesprochenen Altrechte der vorgesehenen Grundstücksinanspruchnahme nicht entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass die beanspruchten Flächen für das Vorhaben benötigt werden und das öffentliche Vorhabeninteresse gegenüber den Eigentums- und sonstigen Grundstücksrechten überwiegt. Die Umsetzung des vorliegend mit enteignungsgleicher Vorwirkung bestimmten Grundstückserwerbs bleibt dann einem nachfolgenden Enteignungsverfahren vorbehalten, vgl. Ziffer A.4.10.a.

Im Hinblick auf den von Einwender P4 gewünschten Grundstückstausch hat die Vorhabenträgerin nach ihrer Auskunft inzwischen - ohne resultierenden Änderungsbedarf an Unterlagen 5, 6 - Abstimmungen mit der Gemeinde Aying und der Fritzmeier-Gruppe erreicht. Der Planfeststellungsbehörde ist nicht ersichtlich, dass Einwender P4 auf die beanspruchten Flächen bzw. Ersatzland hierfür i.S.d. Art.14 Abs.1 BayEG angewiesen wäre. Daher bedarf ein Flächentausch vorliegend keiner weiteren Regelung, sondern bleibt es bei der für das Vorhaben erforderlichen Inanspruchnahme zugunsten der Vorhabenträgerin.

B.4.16.5 Fritzmeier-Gruppe

Fritzmeier-Gruppe steht vereinfachend für die verschiedenen Eigentümer mit Namen bzw. Firma Fritzmeier, deren Grundstücke gemäß lfd Nr. 12-15, 18, 18, 22 und 28 Unterlage 5, 6 in Anspruch genommen werden. Insbesondere fallen im Bereich westlich des BÜ Großhelfendorf vorhabenbedingt auch Mitarbeiterparkplätze weg und müssen ersetzt werden. Östlich des Bahnübergangs unterhält die Fritzmeier-Gruppe Gewerbebetriebe mit ca. 750 Mitarbeitern und entsprechend großem Verkehrsaufkommen.

Die Fritzmeier-Gruppe äußerte sich anwaltlich vertreten im Erörterungstermin vom 13.05.2024. Grundsätzlich ist die Fritzmeier-Gruppe mit dem Vorhaben einverstanden und die Vorhabenträgerin wird diese wie gewünscht über den weiteren Bauablauf informieren und wegen Verhandlungen über die Grundstücksinanspruchnahmen ansprechen (S.14 unten Terminprotokoll).

Bereits im Termin (vgl.S.15 Protokoll) konnte geklärt werden, dass in der Präsentation der Vorhabenträgerin zum Erörterungstermin eine „Parkplatzfläche 1“ nur irrtümlich – abweichend auch von der Genehmigungsplanung - als beanspruchte Fläche gekennzeichnet wurde, es sich dabei aber um eine überholte Planung handelte.

Das immissionsintensive Rammen/Einschlagen von Stützelementen im Bereich der südlichen Halle der Fritzmeier-Gruppe erfolgt in deren Werksferien (S.15 unten Protokoll, siehe auch Ziff.A.4.4.a).

Insgesamt sind dann keine wesentlichen Einwände der Fritzmeier-Gruppe ersichtlich.

B.4.16.6 Gemeinde Aying

Die Gemeinde Aying (auch kurz: Gemeinde) ist Eigentümerin von 19 Grundstücken (jeweils Gemarkung Helfendorf), deren Inanspruchnahme durch das Vorhaben gemäß Unterlage 5 und 6 vorgesehen ist. Dazu nahm die Gemeinde mit Schreiben vom 03.08.2022 Stellung.

Im Hinblick auf Flur 616/4 (ldfNr.2 Unterl.5, 6) wies sie hin „auf ein Versickerungs- und Ausgleichsflächenrecht der Deutschen Bahn für den Bahnsteig HP Großhelfendorf, welches im Grundbuch eingetragen ist. Dieses wird künftig nicht mehr benötigt und sollte im Zuge des Planfeststellungsverfahrens nach Auffassung der Gemeinde Aying gelöscht werden, also das Grundstück lastenfrei gestellt werden.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die Notwendigkeit des Fortbestehens des Versickerungs- und Ausgleichsflächenrechts der Deutschen Bahn für den Bahnsteig HP Großhelfendorf auf o.g. Grundstücksfläche wird überprüft. Sind beide Rechte entbehrlich, können die Rechte im Rahmen der Gutbringung des Grundstücks für das Vorhaben gelöscht werden, dies jedoch außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens.“

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde bestätigte die Vorhabenträgerin, dass das Versickerungs- und Ausgleichsflächenrecht nicht mehr benötigt wird und gelöscht werden kann, dass die Löschungsbewilligung jedoch separat vom Bauerlaubnisvertrag behandelt werde.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Thematik des Versickerungs- und Ausgleichsflächenrechts damit als hinreichend geklärt an und vorliegend keinen weiteren Regelungsbedarf.

Soweit die Gemeinde Aying zu Fl.Nr 616/10 (Untere Bahnhofstraße 9,11) ihre dortige Wohnbebauungsplanung und die Lärmbetroffenheit angesprochen hat, wird auf Ziffer B.4.7.1, B.4.7.2 verwiesen.

Weiter forderte die Gemeinde im Hinblick auf etwaige Mehrkosten: „Statisch dürfen für das Grundstück keine Nachteile durch Mehrkosten für die Gemeinde Aying entstehen. Die Anlagen der Bahnstrecke sind so umzusetzen, dass auf dem gemeindlichen Grundstück keine Mehrkosten im Falle von Baumaßnahmen anfallen.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die neuen Bahnanlagen werden innerhalb der Eigentumsgrenzen der DB Netz AG errichtet. Dabei rückt das Gleis mit den entsprechenden Entwässerungseinrichtungen von der geplanten Wohnbebauung auf dem o.g. Grundstück ab. Wird zugrunde gelegt, dass der erforderliche Abstand zu Bahnanlagen bei der ursprünglichen Planung der Wohnbebauung eingehalten wurde, ergeben sich durch das Vorhaben keine Nachteile für die zukünftige Bebauung. Durch das Abtauchen der Gleise im Verlauf der Fl.Nr 616/10 rückt der Böschungsrand des entstehenden Einschnittes näher an die Grundstücksgrenze. Hier können ohne konkrete Lastangaben keine Aussagen über die Auswirkungen auf eine zukünftige Bebauung getroffen werden.“

Der Planfeststellungsbehörde ist kein Unterlassungsanspruch der Gemeinde Aying bzgl. etwaiger statischer Auswirkungen auf Planungen der Gemeinde ersichtlich, ebenso wenig eine eventuelle Unmöglichkeit der geplanten Wohnbebauung. Daher bedarf es vorliegend keiner weiteren Regelung und sind eventuelle (Mehr)Kostenfragen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Weiter zu Fl.Nr 616/10 (Untere Bahnhofstraße 9,11) forderte die Gemeinde: „Sollte das Grundstück für die Abwicklung der Baumaßnahmen vorübergehend benötigt werden, ist sicherzustellen, dass belasteter Aushub nicht auf diesem Grundstück gelagert wird und sich auch kein Aushub mit dem vorhandenen Oberboden vermischt.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Es ist vorgesehen, auf der Fläche Fl.Nr 616/10 (Untere Bahnhofstraße 9,11) i.W. nur Maschinen abzustellen und Material zu lagern. Hierbei wird darauf geachtet, dass kein kontaminiertes Material die Lagerfläche beeinträchtigt. Oberboden wird vor der Nutzung als BE-Fläche abgehoben und nach der Baumaßnahme der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt. Die Aushubmassen sollen auf der Westseite der Bahn gelagert werden.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedenken der Gemeinde damit als hinreichend geklärt an und verweist im Übrigen auf Ziffer B.4.8.

Weiter zu Fl.Nr 616/10 (Untere Bahnhofstraße 9,11): „Im nördlichen Teil des Grundstückes befindet sich eine Sickeranlage der Gemeinde Aying, die im Falle

von stärkeren Regenereignissen den „Großhelfendorfer Dorfgraben“ oberflächennah versickert und die angrenzenden Wohnbebauungen vor Oberflächenwasser schützt. Durch die Baumaßnahme der DB dürfen keine nachteiligen Auswirkungen entstehen, bzw. ist die tieferliegende Bahnstrecke vor z.B. drückendem Wasser in diesem Bereich zu sichern und der Tiefbereich der Bahnstrecke so auszustatten, dass eine leistungsfähige Versickerung von Niederschlagswasser bzw. wild abfließendem Wasser bei Starkregenereignissen sichergestellt werden kann.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die neuen Bahnanlagen werden innerhalb der Eigentumsgrenzen der DB Netz AG errichtet. Eine Beeinträchtigung der Sickeranlage der Gemeinde Aying im nördlichen Teil des Grundstücks Fl.Nr. 616/10 entsteht dadurch nicht. Die Entwässerungsanlagen der Bahnstrecke über den gesamten Einschnitt hinweg sind nach dem gültigen Regelwerk dimensioniert, damit sind ausreichend Versickerungsmöglichkeiten vorhanden.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Erwiderung als plausibel an und verweist auch auf Ziffer B.4.4.1.

Einwand der Gemeinde zu Fl.Nr. 616/8 (Erweiterungsfläche Bauhof): „Die Gemeinde Aying plant auf dieser Fläche die Errichtung einer Lager- und Fahrzeughalle für den gemeindlichen Bauhof. Hierzu wurde die Deutsche Bahn und die DB Netz AG bereits im aktuell laufenden Baugenehmigungsverfahren beteiligt. Mit Schreiben vom 26.04.2022 wurde durch die DB Immobilien die Zustimmung zur geplanten Maßnahme erteilt und die Unterschrift auf dem Eingabeplan geleistet. Es wird davon ausgegangen, dass die gegenständliche Maßnahme der DB Netz AG der geplanten Baumaßnahme der Gemeinde Aying nicht entgegensteht und auch für dieses Grundstück keine nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf Versickerungsverhältnisse und Statik zu erwarten sind. Auf dem Grundstück wurde im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplangebiets Nr.33 auch eine Trafostation durch die Bayernwerke errichtet.“

Die Vorhabenträgerin erwiderte: „Die gegenständliche Maßnahme der DB Netz AG steht der geplanten Baumaßnahme der Gemeinde Aying nicht entgegen, ebenso wenig ergeben sich für dieses Grundstück nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf Versickerungsverhältnisse und Statik, da die Baumaßnahmen zur Absenkung der Strecke erst südlich des Grundstücks Fl.Nr. 616/8 erfolgen.“

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Erwiderung als glaubhaft an. Konkret zu besorgende Beeinträchtigungen der geplanten Lager- und Fahrzeughalle oder der Trafostation sind nicht ersichtlich.

Insgesamt verbleiben damit keine erheblichen Einwände der Gemeinde Aying gegen die vorgesehene Inanspruchnahme ihrer Grundstücke.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein erhebliches öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Gegen das Vorhaben sprechen insbesondere Eingriffe in die Umweltschutzgüter und den Artenschutz, vorhabenbedingte Immissionen, Belange der Gemeinde Aying, betroffene landwirtschaftliche Flächen, die berührte Bodendenkmalvermutung, erforderliche Leitungsverlegungen des Wasserversorgungsverbands Helfendorf und des Zweckverbands München-Südost sowie Eigentumsinanspruchnahmen. Dennoch überwiegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zugunsten der Vorhabenträgerin das öffentliche Interesse am Vorhaben, sodass dieses vorliegend zugelassen wird.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München

München, den 02.04.2025

Az. 651ppb/006-2021#015

EVH-Nr. 3464065

Im Auftrag

Terner

(Dienstsiegel)