

Geschäftszeichen: 23.2-3547-T-67

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Rückbau eines Bahnüberwegs und Bau einer Stützmauer zum Zweck der Errichtung einer Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20 im Bahnhofsgelände Tegernsee durch die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH

München, 24.04.2019

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG);

Rückbau eines Bahnüberwegs und Bau einer Stützmauer zum Zweck der Errichtung einer Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20 im Bahnhofsgelände Tegernsee durch die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH

Planfeststellung nach § 18 AEG

Anlage: festgestellte Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

1. Der Plan der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH für den Rückbau eines Bahnüberwegs und den Bau einer Stützmauer zum Zweck der Errichtung einer Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20 im Bahnhofsgelände Tegernsee wird auf deren Antrag vom 19.12.2017 hin festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

- 1 Erläuterungsbericht
- 2 Lageplan Details M 1: 200
- 3 Längsschnitte M 1: 100/100 und 1: 200/40
- 4 Lageplan Urbestand M 1: 200
- 6 Lageplan vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen während des Baus M 1: 1.000
- 7 Lageplan Fahrbahnbreite 3,50 m Lichtraumprofil M 1: 200
- 8 statischer Prüfbericht
- 9 statischer Positionsplan/Konstruktionsplan mit Prüfungsvermerk M 1: 100, 1: 20 und 1:10
- 10 geprüfter Standsicherheitsnachweis
- 11 Lageplan Baumbestand M 1:200
- 12 landschaftspflegerischer Begleitplan M 1: 200
- 13 Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung

Soweit die Darstellungen in den einzelnen planfestgestellten Unterlagen voneinander abweichen, insbesondere was die Lage und Anzahl der Bohrpfähle betrifft, ist die Darstellung in der Unterlage 9 - statischer Positionsplan/Konstruktionsplan mit Prüfungsvermerk M 1: 100, 1: 20 und 1:10 – maßgeblich. Nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst ist die Oberflächengestaltung der in Unterlage 2, Lageplan Details, in Orange- und Rottönen flächig farblich markierten Flächen, bezeichnet als „Gehweg“, „8 private Parkplätze“ und „Zufahrt“. Von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst sind jedoch die Errichtung der im statischen Positionsplan/Konstruktionsplan mit Prüfungsvermerk, Unterlage 9, eingezeichneten Bodenplatte samt Winkelstützwand auf diesen Flächen und der Abriss der bestehenden Treppe.

2. Nebenbestimmungen:

- 2.1 Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik; Bauausführung, Baudurchführung
 - 2.1.1 Während der gesamten Bauarbeiten ist das Gleis 13 im Bahnhof Tegernsee betrieblich zu sperren.
 - 2.1.2 Der bestehende Überweg und die dazugehörige Treppe zum Anwesen in der Pöttingerstr. 20 sind unverzüglich nach Fertigstellung der neuen Zuwegung zu dem Anwesen zurückzubauen.
 - 2.1.3 Unverzüglich nach baulicher Fertigstellung der planfestgestellten Maßnahme ist in die Sammlung der betrieblichen Vorschriften aufzunehmen, dass sich im Bereich der Bohrpfahlwand südlich des Gleises 13 kein Rangierweg mehr befindet.
 - 2.1.4 Die Bohrpfahlwand ist in die Bauwerksliste der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH aufzunehmen und entsprechend der Richtlinie (Ril) 836 der DB Netz AG turnusgemäß zu prüfen.
 - 2.1.5 Sämtliche betrieblichen Unterlagen der Tegernsee-Bahn-Betriebsgesellschaft mbH, insbesondere Bahnübergangsverzeichnis und Streckenplan, sind hinsichtlich der neuen Erschließung des Anwesens Pöttingerstr. 20 unverzüglich nach baulicher Fertigstellung der planfestgestellten Maßnahme anzupassen.
 - 2.1.6 Vor und nach der Baumaßnahme muss eine Gleisvermessung durchgeführt werden, um mögliche Setzungen zu erkennen.
 - 2.1.7 Mit der Bauausführung darf erst begonnen werden, nachdem die Ausführungszeichnungen dem für die Prüfung der Unterlage 10 – geprüfter Standsicherheitsnachweis - verantwortlichen Ingenieurbüro – Dipl.-Ing. Bauer – vorgelegt und von diesem geprüft wurden. Zudem sind dem Ingenieurbüro zur Information die Anker- und Nagelprüfprotokolle vorzulegen.
 - 2.1.8 Die Regierung von Oberbayern, Landeseisenbahnaufsicht, ist mindestens zwei Wochen vorab über den Beginn und Ablauf der Bauarbeiten in Kenntnis zu setzen, ebenso unverzüglich bei unvorhergesehenen Abweichungen vom geplanten Bauablauf.
 - 2.1.9 Im Zuge der Verbauarbeiten ist der angetroffene Bodenaufbau mit den Annahmen der planfestgestellten Unterlage 10 - geprüfter Standsicherheitsnachweis – zu vergleichen. Bei abweichenden Verhältnissen ist die weitere Vorgehensweise mit dem für die Aufstellung der Unterlage 10 verantwortlichen Ingenieurbüro - esg Ingenieure GmbH - abzustimmen, ebenso eventuelle Abweichungen von den Systemvorgaben.
 - 2.1.10 Während der Bauausführung ist sicherzustellen, dass durch die Herstellung des Verbbaus Sparten, insbesondere Strom, Wasser, Telekommunikation und Abwasser, nicht beschädigt werden.
 - 2.1.11 Zur Dokumentation des baulichen Zustands, der Standsicherheit und etwaiger durch die Baumaßnahme verursachter Schäden ist auf Kosten der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH vor Beginn der Baumaßnahmen und nach ihrer Beendigung jeweils eine

Beweissicherung, die eine aussagekräftige Fotodokumentation enthält, durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für die Gebäude Pöttingerstr. 13 einschließlich dessen Tiefgaragenzufahrt und deren Einfriedung und Pöttingerstr. 11 zu erstellen, soweit die jeweiligen Grundstückseigentümer zu diesem Zweck Zutritt zu ihrem Grundstück gewähren. Ein Exemplar der schriftlichen Ausarbeitung der Beweissicherung ist jeweils den Eigentümern des Gebäudes zur Verfügung zu stellen.

2.2 Immissionsschutz

2.2.1 Während der Bauarbeiten sind Überschreitungen der Grenzwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) nach dem Stand der Technik auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Hierzu sind insbesondere lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren anzuwenden. Arbeiten mit lauten Baumaschinen sind zur Einhaltung des § 7 Abs. 1 der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie der AVV Baulärm generell auf den Zeitraum von 7 Uhr bis 20 Uhr zu begrenzen.

2.2.2 Die Eigentümer und Bewohner der Anwesen Pöttingerstr., 11, 13 und 20 sind mindestens zwei Wochen vorab über den Beginn, die Art und die voraussichtliche Dauer von Bauarbeiten einschließlich der Rodungsarbeiten in Kenntnis zu setzen, ebenso unverzüglich bei unvorhergesehenen Abweichungen von der geplanten Bauablauf oder der geplanten Dauer der Arbeiten. Ihnen ist ein Ansprechpartner bei der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH zu benennen, der ihnen mindestens während des Zeitraums der Bauarbeiten an Werktagen tagsüber für Fragen und Anliegen zur Verfügung steht.

2.3 Naturschutz; Artenschutz

2.3.1 Die Zwischenräume zwischen den Bohrpfählen der Bohrpfahlwand bis zum Abschluss der geplanten künftigen Fahrbahn der Pöttingerstraße - etwa halbkreisförmige Nischen mit einer Länge – zwischen den Bohrpfählen – von etwa 120 cm und einer Breite von etwa 90 cm – anfänglich 76 cm und in der Mitte bis zu 2 Metern – sind mit Humus und Pflanzrasen aufzufüllen und mit rankenden Pflanzen mit dem Ziel der maximalen Eingrünung des Bauwerks zu bepflanzen. Die Auswahl der verwendeten Pflanzenarten ist mit der Stadt Tegernsee abzustimmen.

2.3.2 Gehölze dürfen in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden.

2.3.3 Die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH hat zur Vermeidung unnötiger Beeinträchtigungen der Tier- und Pflanzenwelt darauf zu achten, dass ein Rückschnitt der bestehenden Gehölze, soweit mit dem Bauablauf vereinbar, erst möglichst kurz vor Beginn der Baumaßnahme erfolgt.

2.4 Bodenschutz

2.4.1 Alle künftig geplanten Aushubmaßnahmen auf den Grundstücken müssen durch ein fachlich geeignetes Ingenieurbüro oder einen Sachverständigen begleitend überwacht

werden. Der Beginn der Arbeiten ist dem Landratsamt Miesbach, Fachbereich 32 Wasser, Abfall und Bodenschutz, und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim mitzuteilen.

- 2.4.2 Die Ergebnisse der Aushubüberwachung- und entsorgung sind unbeschadet abfallrechtlicher Bestimmungen in einem Bericht durch den Sachverständigen bzw. durch das Ingenieurbüro zusammenzufassen und dem Landratsamt Miesbach, Fachbereich 32 sowie dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim unaufgefordert zu übermitteln. Die ordnungsgemäße Herstellung des Oberbodens der Baugrundstücke ist in diesem Zusammenhang zu bestätigen.
 - 2.4.3 Anfallendes Aushubmaterial ist ordnungsgemäß nach Rücksprache mit dem Landratsamt Miesbach und gegen Nachweis zu entsorgen oder zu verwerten.
 - 2.4.4 Sollten während der Bauarbeiten Erkenntnisse gewonnen werden, die eine akute Gefährdung im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) möglich erscheinen lassen, etwa bei auffälligem Bodenaushub), sind das Landratsamt Miesbach, Fachbereich 32, sowie das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim unverzüglich zu informieren.
 - 2.4.5 Gesammeltes Niederschlagswasser von Straßen sowie Dach- und Hofflächen darf nur in unbelasteten Bereichen versickert werden.
3. Der Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ist eine kostenpflichtige Amtshandlung. Die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Über die Höhe der Kosten wird gesondert entschieden.

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus § 18 AEG i. V. m. § 23 b Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 und 2 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk). Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG).

B. Verfahren

1. Die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, Bahnhofplatz 5, 83684 Tegernsee, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 19.12.2017, den Plan für den Bau einer Stützmauer im Bahnhofsgelände Tegernsee zur Errichtung einer Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20 festzustellen.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Stadt Tegernsee, das Landratsamt Miesbach und als weitere Trägerin öffentlicher Belange die Bayerische Eisenbahngesellschaft an und beteiligte hausintern die technische Eisenbahnaufsicht. Bei der Regierung von Oberbayern gingen Stellungnahmen sämtlicher angehörter Träger öffentlicher Belange ein. Zu diesen Stellungnahmen nahm die Antragstellerin mit Schreiben vom 08.05.2018 ihrerseits Stellung.

3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Stadt Tegernsee vom 31.01.2018 bis einschließlich 02.03.2018 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher ortsüblich öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden zwei Einwendungen von Eigentümern benachbarter Anwesen erhoben. Gegenstand der Einwendungen waren hauptsächlich statische Bedenken hinsichtlich der Standsicherheit einer Tiefgaragenzufahrt auf ihren Grundstücken, Beeinträchtigungen während der Bauphase, die Verkehrssicherheit der künftigen Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20 sowie der Verlust der Sicht- und Immissionschutzfunktion und die Beeinträchtigung des Ortsbildes durch die Beseitigung von Bäumen. Zu den erhobenen Einwendungen nahm die Antragstellerin mit Schreiben vom 08. und 14.05.2018 ebenfalls Stellung.

4. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen einzelner Träger öffentlicher Belange und Einwendungen reichte die Antragstellerin mit Schreiben vom 08.05.2018, eingegangen am 22.05.2018, mit Schreiben vom 14.09.2018, eingegangen am selben Tag sowie mit Schreiben vom 22.01.2019, eingegangen am 24.01.2019, bei der Regierung von Oberbayern überarbeitete Pläne zum Naturschutz und zur Statik in Form einer Tekturplanung ein. Zu diesen geänderten Planunterlagen gaben nach Übersendung durch die Regierung von Oberbayern das Landratsamt Miesbach, die höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern sowie eine Einwenderin im Mai und Juni 2018 sowie im Februar und März 2019 ergänzende Stellungnahmen ab.

5. Der Termin zur Erörterung der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen fand nach ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung sowie Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange und Einwender, die Stellungnahmen bzw. Einwendungen abgegeben hatten, am 02.04.2019 im Haus des Gastes, Klenzesaal, Hauptstr. 2 in Tegernsee statt.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 05.04.2019 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde hat eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Satz 2, Abs. 4 und § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) i. V. m. Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG vorgenommen.

Sie hat sich hierbei auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Antragstellerin, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen gestützt.

Das Vorhaben wird auf einem Eisenbahnbetriebsgelände realisiert. Von diesem gehen bereits bisher in gesetzlich zulässigem Maß Schall-, Erschütterungs-, Abgas- sowie Geruchsemissionen

aus. Durch den vorgesehenen Bau der Stützwand ist nicht davon auszugehen, dass die bahntypischen Emissionen sich erheblich erhöhen, da die Zugbewegungen nach wie vor im gleichen Umfang und an derselben Örtlichkeit stattfinden.

Durch das Vorhaben kommt es insbesondere nicht zu erheblichen Änderungen der Lärmauswirkungen durch den Betrieb der Gleisanlagen. Zwar wird wegen des Vorhabens eine aus 36 Bäumen bestehende Baumzeile direkt an den Gleisen gefällt, jedoch trägt diese nicht maßgeblich zum Lärmschutz der benachbarten Wohnhäuser bei. Eine durch die Antragstellerin veranlasste Messung der Lärmimmissionen am Bahnkörper, unmittelbar neben der Baumzeile und am Wendehammer Pöttingerstraße hat ergeben, dass es an den drei Punkten keine messbaren Unterschiede gibt. Auch rechnerisch können die Bäume nach den geltenden technischen Regelwerken nicht als Lärmschutz berücksichtigt werden. Es ist also nicht davon auszugehen, dass es durch das Vorhaben an den benachbarten Anwesen zu einer Verschlechterung der Lärmsituation kommen wird.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm sowie in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen.

Es kommt durch das Vorhaben auch nicht zu einer Erhöhung der Abgaswerte auf den benachbarten Grundstücken. Auch insofern haben Messungen ergeben, dass die zu fällenden Bäume nicht zu einer Verringerung der Immissionen des Bahnbetriebs auf die benachbarten Grundstücke beitragen.

Die Lärm-, Erschütterungs- und Schadstoffemissionen der Anlage werden somit insgesamt nicht als erhebliche Beeinträchtigungen eingestuft. Auch statische Beeinträchtigungen angrenzender baulicher Anlagen und daraus resultierende Gefahren für Menschen sind, wie die Prüfung der Berechnungen der Antragstellerin durch die Fachbehörden ergeben hat, ausgeschlossen.

Die geplante Fläche umfasst keine Biotop- oder Schutzgebiete nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) oder Bayerischen Naturschutzgesetz (BayNatSchG). Geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nicht betroffen.

Im Rahmen der Durchführung des Vorhabens ist die Fällung einer im Planungsgebiet bestehenden Baumreihe aus 36 mittelgroßen Bäumen heimischer Arten vorgesehen.

Die Antragstellerin hat für die Artgruppe der Vögel eine Relevanzprüfung aufgrund der vorhandenen Habitatstrukturen vorgelegt. Die im Planungsgebiet bestehenden Bäume, die baubedingt gefällt werden sollen, weisen aufgrund ihres Alters und da sie im Rahmen von Baumpflegearbeiten regelmäßig zurückgeschnitten wurden, kaum wertvolle Gehölzstrukturen auf. Hinweise auf die konkrete Nutzung der Bäume als Brutplatz durch Vogelarten – hier wäre allenfalls eine Nutzung durch nicht geschützte Vogelarten zu erwarten – wurden nicht gefunden. Auch häufige Gehölzbrüter können die Baumreihe aufgrund ihrer geringen Ausdehnung und räumlichen Verflechtung mit höherwertigen Gehölzbeständen in den angrenzenden Privatgärten nicht als ausschließliche Brutreviere nutzen.

Aufgrund der beengten baulichen Verhältnisse ist eine vollständige Ersatzpflanzung für die zu fällenden Bäume nicht vorgesehen. Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen Maßnahmenplan zur landschaftspflegerischen Begleitplanung beigelegt, in dem eine Pflanzung einer mesophilen Hecke, bestehend aus wärmeliebenden Sträuchern und einem Kleinbaum der Gattung Mehlbeere vorgesehen ist. Außerdem hat die Antragstellerin im Rahmen des Verfahrens verbindlich zugesagt, die Spritzbetonwand zwischen den Bohrpfählen mit Rankpflanzen zu begrünen.

Insgesamt wird der Eingriff für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt durch das Vorhaben somit als nicht erheblich eingestuft.

Durch den Bau der Stützmauer und der zu ihrer Stützung notwendigen Bodenplatte wird eine Bodenmehrversiegelung von rund 100 m² hervorgerufen. Mit dem Vorkommen von natürlichen oder naturnahen Böden ist im Eingriffsbereich allerdings nicht zu rechnen. Die Stützmauer wird in einem Bereich errichtet, in dem bereits Eingriffe von beiden Seiten in Form von Gleisunterbau, Befestigung und Verbau vorliegen. Grundwasser wird nicht freigelegt. Die Bodenversiegelung führt wegen der geringen Flächengröße zu keiner Veränderung in der Grundwasserneubildung. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Fläche, Boden und Grundwasser sind somit nicht zu erwarten.

Eine Beeinträchtigung des Schutzguts Luft und Klima ist nicht zu erwarten. Dem Vorhabensbereich kommt keine lufthygienisch oder klimatisch signifikante Bedeutung zu. Die Fällung der Bäume unter ausgleichender Vornahme von Ersatzpflanzungen hat auf die allgemeine Luftqualität der Umgebung keinen nennenswerten Einfluss

Der Planungsraum ist nach Osten durch die enge Bindung an die benachbarten Bahnanlagen und nach Westen durch ein Wohngebiet mit Ein- und Mehrfamilienhäusern mit großen Gärten und altem Baumbestand landschaftlich geprägt. Durch die Errichtung der Stützmauer, die zum Teil sichtbar sein wird, und die Fällung der 36 Bäume im Planungsbereich ergeben sich Änderungen im Landschaftsbild. Die Stützmauer fügt sich jedoch insbesondere durch die geplante Begrünung der Spritzbetonwände zwischen den Bohrpfählen und die im unmittelbaren Umgriff vorgesehenen Ersatzpflanzungen in die Umgebung ein. Die Beeinträchtigung des Schutzguts Landschaft im Sinne des Landschaftsbildes wird daher im Ergebnis nicht als erheblich eingestuft.

Auch auf das Ortsbild des Touristenortes Tegernsee wirkt das Bauwerk der Stützmauer nicht störend oder beeinträchtigend.

Beeinträchtigungen von Bau- oder Bodendenkmälern, die sich im Planfeststellungsbereich oder in der unmittelbaren Umgebung des Projekts befinden, sind nicht ersichtlich. Auch ansonsten ist eine Beeinträchtigung von Kulturgütern nicht ersichtlich.

Auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der Eingriffe wird im Ergebnis davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen insgesamt der Feststellung der Pläne nicht entgegen.

D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Der Plan für das Vorhaben der Änderung der Eisenbahnbetriebsanlagen im Bahnhofsgelände Tegernsee kann hier festgestellt werden.

Das Gebäude Pöttingerstr. 20, das sich auf der Westseite der Eisenbahnlinie befindet, stand ursprünglich im Eigentum der Antragstellerin. Die Zuwegung erfolgt bisher über einen vom Grundstück aus über eine Treppe erreichbaren Fußweg quer über den Gleisbereich. Dieser Weg wurde nur von Bahnbediensteten genutzt, die hinsichtlich des sicheren Überquerens des

Gleisbereichs unterwiesen waren. Zusätzlich wird das Grundstück von Süden her über einen nicht mit Kraftfahrzeugen befahrbaren parallel zu den Gleisen verlaufenden Trampelpfad aus Richtung des Grundstücks Pöttingerstr. 13 erschlossen.

Das Gebäude Pöttingerstr. 20 wurde mittlerweile an die Stadt Tegernsee übereignet. Seine jetzigen Bewohner haben zum Bahnbetrieb keinen Bezug mehr. Bewohner der näheren Umgebung nutzen zudem als Abkürzung den Trampelpfad über das Grundstück und gehen dann ebenfalls über die Gleise zum Bahnhof.

Aus sicherheitstechnischen Gründen ist der Umstand, dass auf Höhe Pöttingerstr. 20 zahlreiche Personen die Gleisanlagen regelmäßig queren, nicht mehr länger tragbar.

Über eine neu zu schaffende Zufahrt entlang der Gleise kann zudem auch die Feuerwehr zu dem zu erschließenden Anwesen Pöttingerstr. 20 fahren und bei Feuerwehreinsätzen ist der Bahnverkehr nicht mehr tangiert. Da die Wohnung im Dachgeschoss eine Brüstungshöhe von über acht Metern aufweist, ist eine Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge mit Drehleiter erforderlich. Auch eine Erreichbarkeit des Gebäudes für Rettungsdienstfahrzeuge wird durch die Planung ermöglicht.

Die vorliegende Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn ist planfeststellungspflichtig nach § 18 Abs. 1 AEG. Die hierfür von der Antragstellerin in den Antragsunterlagen gegebenen Begründungen sind schlüssig, wie auch die Anhörung der Träger öffentlicher Belange ergeben hat. Aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit ist die Maßnahme vernünftigerweise geboten, da sie den gesetzlich bestimmten Zielen des einschlägigen Fachplanungsrechts entspricht und ein konkreter Bedarf für ihre Verwirklichung besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 53/97).

Bestandteil der planfestgestellten Maßnahme ist der Bau der Stützmauer samt ihrer statischen Gründungen und Verankerungen und ihrer Entwässerung sowie der weiteren Abgrenzung zwischen dem Gleisbereich und den westlich angrenzenden Grundstücken und der Rückbau der Zuwegung über den Gleisbereich und der an sie anbindenden Treppe.

Im zeitlichen Anschluss ist zudem geplant, eine neue Straßenzufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20 mit einer auch für Feuerwehrfahrzeuge nutzbaren Mindestbreite von 3,50 m sowie Parkplätze vor dem Haus zu errichten. Dies ist allerdings nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, da kein Bezug zur Eisenbahnbetriebsanlage besteht. Erst wenn der Ersatz der Böschung durch eine Stützwand baulich umgesetzt ist, wird der am Böschungsfuß liegende Grundstücksteil des Grundstücks Fl.-Nr. 398/2 der Gemarkung Tegernsee nicht mehr für Eisenbahnbetriebszwecke benötigt, so dass ein Freistellungsverfahren nach § 23 AEG von der Antragstellerin oder der Stadt Tegernsee gesondert beantragt werden kann. Die Errichtung der Zufahrt und der Stellplätze selbst kann erst danach durchgeführt und, soweit nach sonstigen Rechtsvorschriften erforderlich, gesondert genehmigt werden.

Eine bessere Planungsalternative, um die Ziele eines Wegfalls des Gleisübergangs und gleichzeitig eine Erschließungsmöglichkeit des Anwesens Pöttingerstr. 20 mit Kraftfahrzeugen, insb. Feuerwehrfahrzeugen, in gleicher Weise zu erreichen, ist nicht ersichtlich. Insbesondere müssen durch die vorliegende Planung keine Grundstücke privater Dritter in Anspruch genommen werden. Sämtliche für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Grundstücke befinden sich bereits im Eigentum der Antragstellerin bzw. der Stadt Tegernsee, die mit der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke ihr Einverständnis erklärt hat. Eine Unterquerung der Gleise wäre nur gleich geeignet, soweit sie ebenfalls für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge benutzbar wäre. Der Bau einer solchen Unterquerung wäre allerdings um ein Vielfaches aufwändiger als die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens beantragte Variante.

Es wurden zudem durch die Antragstellerin verschiedene Varianten des Baus der Stützmauer geprüft. Eine Planung unter Wegfall des westlichsten Bahnhofsgleises kann mit den eisenbahnbetrieblichen Notwendigkeiten der Antragstellerin nicht in Einklang gebracht werden.

Nach Prüfung der Alternativenuntersuchung kommt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass der Bau der Stützmauer und die Befestigung der Gleisanlagen am konkreten Ort und in der konkret gewählten Form vernünftigerweise geboten ist.

E. Planungsgrundsätze - Abwägung

1. Grundstücke

Die Antragstellerin hat dargelegt, dass ihr die für das Vorhaben benötigten Grundstücke zur Verfügung stehen. Diese stehen vollständig in ihrem Eigentum bzw. im Eigentum der Stadt Tegernsee, die mit der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke ihr Einverständnis erklärt hat. Insbesondere hat die Antragstellerin nachvollziehbar dargelegt, dass auch während der Bauphase keine Fremdgrundstücke privater Dritter, auch nicht durch die Aufstellung oder den Betrieb von Baufahrzeugen und –maschinen, in Anspruch genommen werden.

Sollte es sich vor oder während des Bauablaufs für die Antragstellerin als erforderlich darstellen, dass entgegen den hier planfestgestellten Unterlagen weitere Grundstücke dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommen werden, wird dies durch diesen Beschluss nicht gestattet.

In diesem Fall bedarf es nach Art. 76 BayVwVfG eines neuen Planfeststellungsverfahrens.

Dem Planungsgrundsatz, ein Vorhaben des öffentlichen Verkehrs so weit wie möglich auf Grundstücken des Vorhabenträgers oder öffentlichem Grund unterzubringen, um Enteignungsverfahren zu vermeiden, wurde somit entsprochen.

2. Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik; Bauausführung; Baudurchführung

Die eisenbahntechnische Prüfung hat ergeben, dass die vorgelegte Genehmigungsplanung aus eisenbahntechnischer Sicht für die Zwecke der Planfeststellung vollständig ist und keine unzulässigen Planungsgrößen verwendet wurden.

Der Entscheidung liegt auch zugrunde, dass alle insoweit einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet werden sowie das allgemein anerkannte technische sowie das berufsgenossenschaftliche Regelwerk angewandt wird.

Zur Gewährleistung der Sicherheit in Bezug auf eisenbahnbetriebliche Belange, die Verkehrssicherheit und den Schutz von Ver- und Entsorgungsleitung und benachbarter Gebäude, insbesondere während der Bauphase, werden die Nebenbestimmungen 2.1.1 bis einschließlich 2.1.11 festgesetzt.

3. Immissionsschutz

a. Schutz der Anwohner vor Immissionen aus dem Eisenbahnbetrieb

Das Vorhaben wird auf einem Eisenbahnbetriebsgelände realisiert. Von diesem gehen bereits bisher in gesetzlich zulässigem Maß Schall-, Erschütterungs-, Abgas- sowie Geruchsemissionen aus.

Es ist nicht davon auszugehen, dass durch die vorgesehene Errichtung der Stützwand und den Rückbau des Fußgängerüberwegs die bahntypischen Emissionen sich erheblich erhöhen, da die Zugbewegungen nach wie vor im gleichen Umfang und an derselben Örtlichkeit stattfinden. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass die Entfernung der Gehölze im Bereich der Stützmauer und neuen Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20 im Zusammenhang mit der Baumaßnahme zu einer signifikanten Lärmerhöhung führt. Bei der Berechnung der Schallausbreitung nach Nr. 6 der Anlage 2 zu § 4 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bleiben Pegelminderungen durch Bewuchs sowie Schallausbreitung mit Reflexionen höherer Ordnungen außer Betracht.

Als Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB (A) bewirkt. Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz – beispielsweise wird der Dauerschallpegel bei einer Bepflanzung mit Wald um 0,10 dB(A) pro Meter Waldbreite gemindert. Allenfalls die durch Bepflanzung bewirkte optische Abschirmung wirkt psychologisch positiv auf die Betroffenen (vgl. städtebauliche Lärmfibel online – Hinweise für die Bauleitplanung – des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau der Landes Baden-Württemberg, im Internet abrufbar unter <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>).

Ebenso hat die Entfernung der Gehölze keine nennenswerte Erhöhung der Abgasimmissionen für die in der unmittelbaren Nachbarschaft liegende Bebauung zur Folge. Der bestehende Gehölzbewuchs entlang der Bahnstrecke ist nicht so hoch und so dicht, dass er einen Luftaustausch des Bereichs der Bahnstrecke mit der unmittelbaren Umgebung verhindern würde. Somit besteht lediglich eine allgemein positive Auswirkung dieser Gehölze auf das Klima der näheren Umgebung.

Zudem hat die Entfernung der Gehölze auch keine unzumutbare Erhöhung der Geruchsmissionen für die in der unmittelbaren Nachbarschaft liegende Bebauung zur Folge. Auch insoweit ist darauf hinzuweisen, dass der bestehende Gehölzbewuchs entlang der Bahnstrecke nicht so hoch und dicht ist, dass er Geruchsauswirkungen des Bereichs der Bahnstrecke auf die unmittelbare Umgebung verhindern würde. Angesichts der unveränderten Lage der vorhandenen Bebauung entlang einer in Betrieb befindlichen Bahnstrecke und im Umfeld eines Bahnhofs mit Schienen- und Busverkehr sind etwaige zusätzliche Geruchsmissionen ortsüblich und zumutbar.

Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist somit insgesamt im Hinblick auf den Schutz der Anwohner vor Immissionen aus dem Eisenbahnbetrieb nicht erforderlich.

b. Schutz der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm sowie in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150. Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen. Aufgrund des von der Antragstellerin gewählten Bauverfahrens - die Bohrpfähle sollen nicht in den Boden gerammt, sondern gebohrt werden – ist nicht mit nennenswerten Erschütterungen durch die Bautätigkeit zu rechnen.

Die getroffene Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.1.11, 2.2.1 und 2.2.2 im Beschluss trägt einerseits den bautechnischen Erfordernissen an die Umsetzung des Vorhabens der Antragstellerin, andererseits den Interessen und dem Schutz der Anwohner vor Schall- und Erschütterungsmissionen während der Bauzeit ausreichend Rechnung.

4. Naturschutz; Artenschutz

Die geplante Fläche umfasst keine Biotop- oder Schutzgebiete nach dem BNatSchG oder Bay-NatSchG. Geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nicht betroffen.

Im Rahmen der Durchführung des Vorhabens ist die Fällung einer im Planungsgebiet bestehenden Baumreihe aus 36 mittelgroßen Bäumen heimischer Arten vorgesehen. Ein vollständiger Ausgleich über die in der planfestgestellten Unterlage 12, landschaftspflegerischer Begleitplan, vorgesehenen Maßnahmen hinaus oder eine Ersatzzahlung ist auf Grund von § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG nicht erforderlich, da sich der von der Planfeststellung umfasste Bereich im bauplanungsrechtlichen Innenbereich befindet.

Ergänzend werden zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt die Nebenbestimmungen 2.3.1 bis 2.3.3 festgesetzt. Die Nebenbestimmung 2.3.1 dient gleichzeitig dem Schutz des Stadtbildes. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Zuge des weiter geplanten Straßenbaus vorgesehen ist, dass die Stadt Tegernsee durch ihre Stadtgärtnerei die Pflege der zwischen Straße und Bohrpfahlwand wachsenden Pflanzen übernimmt. Es ist sinnvoll, solche Rankpflanzen zu pflanzen, die auch langfristig mit vertretbarem Aufwand erhalten werden können und die an ihrem Standort gut gedeihen.

5. Bodenschutz

Im Bereich des Bahndammes muss mit kontaminierten Böden gerechnet werden. Die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.4.1 bis einschließlich 2.4.4 ist jedoch zum Schutz der Anwohner und der Allgemeinheit in Bezug auf mögliche Altlasten notwendig, aber auch ausreichend. Eine unzulässige Versickerung in belastete Bodenschichten kann durch die Nebenbestimmung 2.4.5 ebenfalls verhindert werden.

6. Wasserrecht, Schutz des Grundwassers

Die Oberflächenentwässerung erfolgt im Bereich der Gleisanlage über das Schotterbett und den begrünten Bahndamm. Unterhalb des Bahndammes kann das Oberflächenwasser über eine bewachsene Oberbodenschicht entwässern. Zur Sicherung der Belange einer ordnungsgemäßen Entwässerung und zum Schutz des Grundwassers ist neben der Nebenbestimmung 2.4.5 die Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen nicht erforderlich.

F. Würdigung von Einwendungen im Detail

Aus Gründen des Datenschutzes werden im Folgenden sämtliche Einwender in der Mehrzahl angesprochen, auch wenn es sich um Einzelpersonen handelt.

1. Eigentümer des Grundstücks Pöttingerstr. 11

a. Zu den von den Einwendern erwähnten Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Inanspruchnahme ihres Grundstücks ist auszuführen, dass, wie insbesondere durch die planfestgestellten Unterlagen 8, statischer Prüfbericht und 9, statischer Positionsplan/Konstruktionsplan mit Prüfungsvermerk, bestätigt wird, eine Inanspruchnahme von Pri-

vatgrundstücken auch vorübergehender Natur in den Antragsunterlagen nicht vorgesehen ist. Die Bauarbeiten einschließlich des Erdaushubs sollen von oben von der Gleisanlage und wo das Gleis zu weit vom Baufeld entfernt ist, von einer schrägen Rampe aus durchgeführt werden. Die Herstellung der Betonplatte erfolgt auf dem östlich der Pöttingerstr. 13 gelegenen Grundstück der Antragstellerin, auf dem auch Baufahrzeuge bei Bedarf abgestellt werden können. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter E.1 verwiesen.

b. Zu von den Einwendern erwähnten statischen Bedenken hinsichtlich der Standsicherheit von Bauwerken auf ihren Grundstücken während der Bauzeit siehe die Ausführungen unter E.3.b.

c. Zu von den Einwendern befürchteten Beeinträchtigungen der freien Zufahrt zu ihrem Grundstück und Erreichbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienst während der Bauzeit ist auszuführen, dass eine Inanspruchnahme von Privatgrundstücken auch vorübergehender Natur in den Antragsunterlagen nicht vorgesehen ist. Die Bauarbeiten einschließlich des Erdaushubs sollen von oben von der Gleisanlage und, wo das Gleis zu weit vom Baufeld entfernt ist, von einer schrägen Rampe aus durchgeführt werden. Soweit eine Abstellung von Baufahrzeugen unterhalb der Gleisanlage erforderlich ist, kann diese auf dem östlich der Pöttingerstr. 13 gelegenen Grundstück der Antragstellerin erfolgen. Allenfalls ist, wie bei Baumaßnahmen allgemein üblich, mit verstärktem An- und Abfahrtsverkehr auf den öffentlichen Straßen zu rechnen. Durch die in Nebenbestimmung 2.2.2 festgesetzte Unterrichtungspflicht wird den Anliegern die Möglichkeit gegeben, sich frühzeitig hierauf einzustellen.

d. Zu von den Einwendern erwähnten statischen Bedenken hinsichtlich der Standsicherheit von Bauwerken auf ihren Grundstücken, insbesondere bei der späteren Benutzung der Zufahrt zum neuen Anwesen Pöttingerstr. 20 mit schweren Fahrzeugen, ist auszuführen, dass die Stützwand der Tiefgaragenabfahrt des Anwesens Pöttingerstr. 13 nicht Bestandteil des Grundstücks Pöttingerstr. 11 ist und ihm oder seinen Bewohnern auch keinen Nutzen bringt.

e. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der Verkehrssicherheit der künftigen Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20, insbesondere der unzureichenden Absturzsicherung, ist auszuführen, dass die Stützwand der Tiefgaragenabfahrt des Anwesens Pöttingerstr. 13 und der auf ihr angebrachte Holzzaun nicht Bestandteil des Grundstücks Pöttingerstr. 11 ist und ihm oder seinen Bewohnern auch keinen Nutzen bringt.

f. In Bezug auf den Verlust der Immissionsschutzfunktion hinsichtlich Lärm-, Geruchs- und Abgasemissionen durch die Beseitigung von Bäumen siehe die Ausführungen unter E.3.a.

g. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die Beseitigung von Bäumen siehe die Ausführungen unter E.4.

h. Auch das Eigentumsrecht, auf das die Einwender sich berufen, kann in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Erhöhungen der Immissionen ausgingen und die Wohn- und Lebensqualität, insbesondere durch Veränderung des Erscheinungsbilds der Umgebung, der Ausblicke aus und der Einblicke in ihr Grundstück durch Verlust der Sichtschutzfunktion benachbarter zu beseitigender Bäume

gestört werde. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Das baurechtliche Gebot der Rücksichtnahme umfasst in der Regel weder einen Schutz vor Verschlechterungen der Aussicht noch vor Einsichtnahme in Privatgrundstücke (vgl. BVerwG, Beschluss vom 03.01.1983, Az. 4 B 22482). Ein besonderer Ausnahmefall, der dazu führen würde, dass die Baumaßnahme den Einwendern als Nachbarn billigerweise nicht mehr zugemutet werden könnte, liegt nicht vor. Weder ist die Aussicht auf eine Gleisanlage unzumutbar noch die auf einen jenseits der Gleise in über 30 Metern Entfernung liegenden Busbahnhof. Es ist auch nicht unzumutbar, dass Fahrgäste vorbeifahrender Züge und des weiter entfernten Busbahnhofs Einblicke in das Grundstück der Einwender nehmen können. Dass solche Auswirkungen mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

2. Eigentümer des Grundstücks Pöttingerstr. 13

a. Zu den von den Einwendern erwähnten Beeinträchtigungen während der Bauphase durch Inanspruchnahme ihres Grundstücks ist auszuführen, dass, wie insbesondere durch die planfestgestellten Unterlagen 8, statischer Prüfbericht und 9, statischer Positionsplan/Konstruktionsplan mit Prüfungsvermerk, bestätigt wird, eine Inanspruchnahme von Privatgrundstücken auch vorübergehender Natur in den Antragsunterlagen nicht vorgesehen ist. Die Bauarbeiten einschließlich des Erdaushubs sollen von oben von der Gleisanlage und wo das Gleis zu weit vom Baufeld entfernt ist, von einer schrägen Rampe aus durchgeführt werden. Die Herstellung der Betonplatte erfolgt auf dem östlich der Pöttingerstr. 13 gelegenen Grundstück der Antragstellerin, auf dem auch Baufahrzeuge bei Bedarf abgestellt werden können. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter E.1 verwiesen.

b. Zu von den Einwendern erwähnten statischen Bedenken hinsichtlich der Standsicherheit von Bauwerken auf ihren Grundstücken während der Bauzeit siehe die Ausführungen unter E.3.b.

c. Zu von den Einwendern befürchteten Beeinträchtigungen der freien Zufahrt zu ihrem Grundstück und Erreichbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienst während der Bauzeit ist auszuführen, dass eine Inanspruchnahme von Privatgrundstücken auch vorübergehender Natur in den Antragsunterlagen nicht vorgesehen ist. Die Bauarbeiten einschließlich des Erdaushubs sollen von oben von der Gleisanlage und, wo das Gleis zu weit vom Baufeld entfernt ist, von einer schrägen Rampe aus durchgeführt werden. Soweit eine Abstellung von Baufahrzeugen unterhalb der Gleisanlage erforderlich ist, kann diese auf dem östlich der Pöttingerstr. 13 gelegenen Grundstück der Antragstellerin erfolgen. Allenfalls ist, wie bei Baumaßnahmen allgemein üblich, mit verstärktem An- und Abfahrtsverkehr auf den öffentlichen Straßen zu rechnen. Durch die in Nebenbestimmung 2.2.2 festgesetzte Unterrichtungspflicht wird den Anliegern die Möglichkeit gegeben, sich frühzeitig hierauf einzustellen.

d. Zu von den Einwendern erwähnten statischen Bedenken hinsichtlich der Standsicherheit von Bauwerken auf ihren Grundstücken, namentlich der Stützwand der Tiefgaragenabfahrt des Anwesens Pöttingerstr. 13, bei der späteren Benutzung der Zufahrt zum neuen Anwesen Pöttingerstr. 20 mit schweren Fahrzeugen ist auszuführen, dass, wie insbesondere durch die planfestgestellten Unterlagen 8, statischer Prüfbericht und 9, statischer Positionsplan/Konstruktionsplan mit Prüfungsvermerk, die auch künftige Verkehrslasten berücksichtigen, bestätigt wird, eine statische Beeinträchtigung des Anwesens Pöttingerstr. 13 durch das Bauvorhaben nicht zu befürchten ist.

e. Hinsichtlich der Einwendung bezüglich der Verkehrssicherheit der künftigen Zufahrt zum Anwesen Pöttingerstr. 20, ist auszuführen, dass Gegenstand des vorliegenden eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsantrags nur der Bau der Stützmauer samt ihrer statischen Gründungen und Verankerungen, insbesondere der Bodenplatte, und ihrer Entwässerung sowie der weiteren Abgrenzung zwischen dem Gleisbereich und den westlich angrenzenden Grundstücken ist, nicht aber der Bau und die Verkehrseröffnung auf der Straße. Insoweit können Regelungen zur Absturzsicherung der Tiefgaragenzufahrt des Grundstücks Pöttingerstr. 13 in diesem Beschluss nicht getroffen werden.

f. In Bezug auf den Verlust der Immissionsschutzfunktion hinsichtlich Lärm-, Geruchs- und Abgasemissionen durch die Beseitigung von Bäumen siehe die Ausführungen unter E.3.a.

g. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die Beseitigung von Bäumen siehe die Ausführungen unter E.4.

h. Auch das Eigentumsrecht, auf das die Einwender sich berufen, kann in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Erhöhungen der Immissionen ausgingen und die Wohn- und Lebensqualität, insbesondere durch Veränderung des Erscheinungsbildes der Umgebung, der Ausblicke aus und der Einblicke in ihr Grundstück durch Verlust der Sichtschutzfunktion benachbarter zu beseitigender Bäume gestört werde. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Das baurechtliche Gebot der Rücksichtnahme umfasst in der Regel weder einen Schutz vor Verschlechterungen der Aussicht noch vor Einsichtnahme in Privatgrundstücke (vgl. BVerwG, Beschluss vom 03.01.1983, Az. 4 B 22482). Ein besonderer Ausnahmefall, der dazu führen würde, dass die Baumaßnahme den Einwendern als Nachbarn billigerweise nicht mehr zugemutet werden könnte, liegt nicht vor. Weder ist die Aussicht auf eine Gleisanlage unzumutbar noch die auf einen jenseits der Gleise in über 30 Metern Entfernung liegenden Busbahnhof. Es ist auch nicht unzumutbar, dass Fahrgäste vorbeifahrender Züge und des weiter entfernten Busbahnhofs Einblicke in das Grundstück der Einwender nehmen können. Dass solche Auswirkungen mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könn-

te, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

G. Gesamtergebnis

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens.

Die planfestgestellte Maßnahme kann ausschließlich auf öffentlichem Grund errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke für die Bauzeit und dauerhaft sind nicht erforderlich.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner sowie der Allgemeinheit einschließlich der Straßenverkehrsteilnehmer und Bahnfahrgäste während der Bauzeit, erscheinen hinnehmbar, insbesondere da auch beim künftigen Betrieb der Gleisanlagen für die vorhandene trassennahe Bebauung keine unzumutbaren dauernden Beeinträchtigungen entstehen.

Auch die Eingriffe in Natur und Landschaft sind verhältnismäßig gering und können kompensiert werden.

Die Pläne können somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

H. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf § 18 AEG i. V. mit Art. 1 Abs. 1 Satz 1, 2 Abs. 1 Satz 1 des Kostengesetzes (KG).

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erheben.

Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden.

In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Hinweise zur Bauausführung

Bei der Bauausführung sind die geltenden Rechtsvorschriften und Regeln der Technik zu beachten. Ihre Bestimmungen sind hier nicht eigens aufgeführt. Dazu gehören u. a.:

Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) samt Anhang

Technische Information Nr. 24 des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen „Bahnübergangsbefestigungen und Eindeckungen von Gleisen“

Unfallverhütungsvorschrift "Schienenbahnen" der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung e. V. (DGUV) (DGUV Vorschrift 73)

Unfallverhütungsvorschrift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" der DGUV (DGUV Vorschrift 78)

.

Possart

Oberregierungsrat