

23.2-3547-T 60



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Errichtung eines Bahnhalt punkts in Gmund-Finsterwald durch die
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH**

München, 12.07.2016

**Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
Antrag der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
auf eisenbahnrechtliche Genehmigung für die Errichtung eines Bahnhalte-
punkts in Gmund-Finsterwald**

Anlage: 1 Satz Planunterlagen (1 Ordner)

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

**I. Der Plan der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH für die Errichtung
eines Bahnhaltepunkts in Gmund-Finsterwald wird festgestellt.**

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

1a Erläuterungsbericht

4.2 Baugrundgutachten

5.1b Lageplan M 1: 200

5.2b Querschnitte M 1: 50

5.3b Querschnitte M 1: 50

5.4b Querschnitte und Schnitte M 1: 50

5.5b Ansicht und Schnitt Zugangsrampe M 1: 50

5.6a Längsschnitt Gleis M 1:500/50

5.7a Lageplan Gleisumbau

5.8 Schnitte Entwässerung

Anhang 1 zu den Plänen 5.1a und 5.6a

Anhang 2 zu den Plänen 5.1a und 5.6a

6 Bauwerksverzeichnis

7.1 Grunderwerbsverzeichnis

7.2 Lageplan Grunderwerb

8.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht

8.3 Maßnahmenplan M 1:500

8.4 naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prü-
fung

9 schalltechnische Untersuchung der Bautätigkeiten

9a Schall- und Erschütterungsuntersuchung

9b ergänzende Schalluntersuchung

9c schalltechnische Untersuchung zur Auswirkung der Lautsprecheranlage

9d Bestätigung zum Betrieb der Lautsprecheranlage

10 lichttechnisches Gutachten

10a Ergänzung zum lichttechnischen Gutachten

**II. Der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH wird bis auf Widerruf die be-
schränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 des Was-
serhaushaltsgesetzes (WHG) i. V. m. Art. 15 Abs. 1 des Bayerischen Wassergeset-
zes (BayWG) zur Benutzung des Untergrundes durch Einleiten gesammelter Nie-**

derschlagswässer der Bahnsteigflächen mit den dazugehörigen Zugängen über Treppen und Rampen über eine kombinierte Mulden-Rohrriolen- Versickerungsanlage aus dem Bereich der neuen Bahnsteiganlage auf den Grundstücken Fl.-Nr. 1271/2 und 1332/0, Gemarkung Dürnbach, Gemeinde Gmund am Tegernsee, befristet bis zum 31.12.2035, erteilt.

III. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter I.:

1. Bauausführung; Baudurchführung

- 1.1 Im Baubereich beim Bodenaustausch angetroffene Leitungsquerungen sind auf die vorgesehene Mindesttiefe von 1,50 m unter Schwellenoberkante zu verlegen.
- 1.2 Die geplante 2,40 m breite Rampe zum Bahnsteig ist gegen unbeabsichtigtes Befahren durch PKW mittels bei Bedarf entfernbarer Poller zu sichern.
- 1.3 Der genaue Zeitpunkt der Durchführung der Baumaßnahme und die Ausführungsplanung sind vorab mit dem Staatlichen Bauamt Rosenheim abzustimmen.

2. Naturschutz einschl. Artenschutz

- 2.1 Die Herstellung der Ausgleichsflächen und deren dauerhafte Pflege sind fortlaufend mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Miesbach abzustimmen.
- 2.2 Die Gewährleistung der Umsetzung der Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplans hat im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung durch ein qualifiziertes Fachbüro zu erfolgen.

3. Immissionsschutz

- 3.1 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 die unter Nr. 6.3 der Unterlage 9 – schalltechnische Untersuchung der Bautätigkeiten – genannten Maßnahmen auszuschöpfen. Insbesondere sind lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren anzuwenden, die Anwohner über den Zweck und die Dauer der Baumaßnahme zu informieren und Bautätigkeiten mit hoher Schallemission in günstigen Zeitbereichen – Montag bis Freitag zwischen 8 Uhr und 18 Uhr – und möglichst in einem Stück abzuarbeiten. 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. Ausnahmen in begründeten Einzelfällen bedürfen der vorherigen Zustimmung der unteren Immissionsschutzbehörde beim Landratsamt Miesbach.
- 3.2 Die Lautsprecheranlage ist entsprechend den Vorgaben in der schalltechnischen Untersuchung – Anlage 9c – zu errichten und zu betreiben. Die Einstellung der Verstärkerleistung ist so vorzunehmen, dass die für allgemeine Wohngebiete maßgeblichen Grenzwerte der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) an keinem der in der Umgebung stehenden Wohnhäuser, insbesondere nicht den Anwesen Bernöckersiedlung 6, 6a und 7, überschritten werden.

4. Bodenschutz

4.1 Sofern bei der Baumaßnahme belastetes Aushubmaterial anfällt, ist dessen ordnungsgemäße und schadlose Verwertung zu gewährleisten.

4.2 Die Inanspruchnahme von Freiflächen für Baustellen und Zwischenlagerflächen sowie die Verdichtung des Bodens durch Befahren mit Baumaschinen insbesondere außerhalb der späteren Anlagengrenze sind auf ein unbedingt notwendiges Maß zu beschränken.

IV. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter II.

1. Die Niederschlagswasserbeseitigungsanlagen, insbesondere Sickeranlagen, Zuleitungen und Schlammfänge und die Behandlungsanlagen sind stets ordnungsgemäß zu betreiben, instand zu halten und zu warten. Versickerungsanlagen sind gemäß DWA-Arbeitsblatt A 138 und DWA-Merkblatt M 153 zu bemessen, auszubilden, zu betreiben und zu unterhalten. Die Anlage ist regelmäßig gem. DWA Arbeitsblatt A 138, Tabelle 5, zu inspizieren unter Beachtung der entsprechenden Bemerkungen. Zudem sind die bestimmungsgemäßen Vorgaben des Herstellers einzuhalten.

2. Eine Versickerung über belastete Bodenflächen ist nicht zulässig.

3. Die Anlagen bedürfen einer Bauabnahme nach Art. 61 BayWG. Nach Fertigstellung der Maßnahmen hat der Vorhabensträger dem Landratsamt Miesbach nach Art. 65 BayWG und der Verordnung über private Sachverständige in der Wasserwirtschaft (VPSW) ein Abnahmeprotokoll eines anerkannten privaten Sachverständigen vorzulegen. Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach ihrer Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der Sachverständige so rechtzeitig zu beauftragen, dass durch die Durchführung einer Teilabnahme eine ordnungsgemäße Abnahme nach Art. 61 BayWG erreicht werden kann. Das Abnahmeprotokoll ist dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim spätestens sechs Wochen nach Fertigstellung der Maßnahme vorzulegen.

4. Wesentliche Änderungen an der Anlage sind vorher rechtzeitig dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und dem Landratsamt Miesbach mitzuteilen. Soweit erforderlich, ist eine gesonderte wasserrechtliche Gestattung zu beantragen.

5. Den Vertretern der zuständigen Wasserrechts- und Fachbehörden ist die Besichtigung und Prüfung der Benutzungsanlagen jederzeit zu gestatten. Etwas festgestellte Mängel sind sofort zu beheben.

6. Im Schadensfall mit wassergefährdenden Stoffen ist die zuständige Behörde einzuschalten.

7. Von den Dachflächen dürfen dauerhaft keine schädlichen Schwermetalle wie Kupfer, Zink oder Blei ausgewaschen und in den Untergrund eingeleitet werden. Dies ist durch geeignete Beschichtungen mit unbelasteten Materialien beziehungsweise den Verzicht auf solche Stoffe sicher zu gewährleisten.

8. Bau, Betrieb, Wartung und Inspektion der Niederschlagswasserbehandlungs- und versickerungsanlagen haben gemäß den Herstellervorgaben sowie den

allgemein anerkannten Regeln der Technik in der jeweils aktuellen Fassung zu erfolgen.

9. Die Versickerungsmulden sind rechtzeitig vor Beaufschlagung mit Niederschlagswasser zu begrünen, um ein ungestörtes Anwachsen zu ermöglichen. Eine Bepflanzung mit Bodendeckern oder Hochstauden ist möglich. Die Einläufe der Mulden sind so zu gestalten, dass in den Mulden eine möglichst gleichmäßige Verteilung des Niederschlagswassers erzielt und eine Auskolkung verhindert wird.

10. Eine Verdichtung des Untergrundes im Bereich der Mulden ist zu vermeiden. Das Befahren der Versickerungseinrichtungen ist durch konstruktive Maßnahmen, auch bereits während der Bauphase, zu verhindern.

11. Um zu verhindern, dass die im Allgemeinen stark schlammigen Baustellenabflüsse in die Anlage gelangen und zu einer Verringerung der Durchlässigkeit der Versickerungsfläche führen, ist eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen.

12. Die Sohle der Rohrigolen-Versickerungsanlage ist so hoch wie möglich anzuordnen, damit die Mächtigkeit des Sickerraums bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand nach den örtlichen Gegebenheiten entsprechend groß bleibt, um eine ausreichende Sickerstrecke für eingeleitete Niederschlagsabflüsse zu gewährleisten.

13. Der Unternehmensträger ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme des Bahnhalt punkts dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim je eine Fertigung der Bestandspläne zu übermitteln.

14. Dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim sind Baubeginn und Bauvollendung rechtzeitig vorher anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnitts anzuzeigen.

15. Dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim sind relevante Änderungen der angeschlossenen Fläche und der Belastung aus der Fläche unverzüglich anzuzeigen.

16. Werden beim Bau der Versickerungsanlage Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen der Versickerung, insbesondere dem Schutz des Grundwassers, entgegenstehen, darf die geplante Anlage nicht gebaut werden und es muss entweder ein neuer Standort gewählt oder eine angepasste technische Lösung entwickelt werden. Dies ist unverzüglich dem Landratsamt Miesbach und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim anzuzeigen.

17. Die Änderung der vorstehenden sowie die Festlegung weiterer wasserrechtlicher Benutzungsbedingungen und Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

V. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

VI. Die gegen die Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen dieses Beschlusses entsprochen wird.

VII. Die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH hat die Kosten des Planfeststellungsverfahrens zu tragen.
Die Höhe der Verwaltungsgebühr wird mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

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, 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). Hiervon ausgenommen ist die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

B. Verfahren

1. Die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH, Bahnhofplatz 5, 83684 Tegernsee, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte bei der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 22.07.2015, den Plan für die Errichtung eines Bahnhalt punkts in Gmund-Finsterwald auf der Strecke Schafllach-Tegernsee festzustellen.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Gemeinde Gmund am Tegernsee, das Landratsamt Miesbach, das Staatliche Bauamt und das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim, letzteres auch in seiner Eigenschaft als Gutachter, sowie als weitere Träger öffentlicher Belange die Bayerische Eisenbahngesellschaft und eine örtliche Vereinigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an und beteiligte hausintern die Technische Aufsichtsbehörde. Sämtliche Träger öffentlicher Belange äußerten sich innerhalb der gesetzten Frist; von der örtlichen Vereinigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wurden Anregungen mitgeteilt.

3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Gemeinde Gmund am Tegernsee vom 28.09.2015 bis 30.10.2015 einen Monat lang während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden Einwendungen insgesamt 31 namentlich bezeichneter Einwender, im Wesentlichen Anwohner der Bahnstrecke, die teilweise anwaltlich vertreten waren, erhoben. Gegenstand waren insbesondere befürchtete Belästigungen durch Lärm, Licht und Einblick in ihre Grundstücke sowie Parkplatzprobleme.

4. Auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und einer Umplanung im Bereich zweier Bahnübergänge in der Nähe des Vorhabens, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind, sah sich die Antragstellerin zur Überarbeitung der Planunterlagen in Form einer Tektur ver-

anlasst. Die Tekturunterlagen wurden der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 20.04.2016, eingegangen am 21.04.2016, übermittelt.

5. Da sich durch die Tekturplanung das Bahnsteigniveau und damit auch die Höhe der Beleuchtungseinrichtungen um einige Zentimeter erhöhte, beteiligte die Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 21.04.2016, zugestellt am 22. bzw. 23.04.2016, zehn private, zum Teil anwaltlich vertretene Grundstücksanlieger, deren Belange durch die Erhöhung der Lichteinwirkungen auf ihre Grundstücke möglicherweise stärker als bisher berührt wurden, zur Tektur unter Setzung einer Einwendungsfrist von zwei Wochen nach Zugang des Schreibens. Ebenso wurden gem. Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG nochmals Stellungnahmen sämtlicher Träger öffentlicher Belange unter Fristsetzung bis zum 09.05.2016 sowie zusätzlich hausintern des Sachgebiets Technischer Umweltschutz angefordert. Die hausinternen Stellen der Regierung von Oberbayern sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft und das Staatliche Bauamt Rosenheim äußerten sich zur Tekturplanung.

6. Der Termin zur Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen fand nach ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung sowie Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange und der Einwendungsführer und Betroffenen am 10.05.2016 von 10 bis 13 Uhr im Neureuthersaal in Gmund am Tegernsee statt.

7. Mit Schreiben vom 04.05. und 31.05.2016 forderte die Regierung von Oberbayern die Antragstellerin auf, eine ergänzende schalltechnische Untersuchung vorzulegen, in der eine detaillierte Neuberechnung nach den aktuellen gesetzlichen Grundlagen unter Berücksichtigung der Tekturplanung und der Auswirkungen der Lautsprecheranlage vorgenommen wurde. Dem kam die Antragstellerin durch Vorlage entsprechender ergänzender Unterlagen im Juni 2016 nach. Die Unterlagen wurden dem Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern, das sich zustimmend äußerte, sowie den in erster Reihe an der Bahnlinie anliegenden Einwendern, deren Grundstücke Gegenstand der schalltechnischen Berechnungen waren, zugeleitet.

8. Mit Schreiben vom 07.07.2016 reichte die Antragstellerin nochmals geänderte Querschnitte, Schnitte und Ansichten M 1: 50 ein, da nach Feststellung des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim, das sich im Übrigen zur Tekturplanung zustimmend äußerte, in einem Schreiben vom 30.06.2016 die im Erläuterungsbericht der Tekturplanung zutreffend dargestellte Änderung der Entwässerungseinrichtungen durch die Tektur in die Pläne noch nicht vollständig übernommen worden war.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens; Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine gesonderte Prüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist für das Vorhaben in seinem zur Entscheidung anstehenden Umfang nicht erforderlich.

Auf Grund von § 3 c Abs. 1 UVP i. V. m. Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVP (sonstige Betriebsanlage von Eisenbahnen) war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls anzustellen.

Aus den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie aus eigenen Feststellungen vor Ort ergab sich nach Prüfung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Regierung von Oberbayern hat deshalb mit Bekanntmachung vom 20.06.2016 festgestellt, dass für das vorstehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt.

Hierzu im Einzelnen:

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Natura 2000-Gebiete oder Naturschutzgebiete.

In der näheren Umgebung befinden sich Biotop, die in der amtlichen Biotopkartierung erfasst sind, insbesondere 8236-0072-001 Dürnbach zwischen den Ortschaften Finsterwald und Dürnbach, 8236-0069-001 drei kleine Waldflächen im Nordteil bzw. nördlichen Randbereich von Gmund und 8236-0068-003 Hage am nördlichen Rand von Gmund; zusätzlich das FFH-Gebiet 8136-371 Mangfalltal.

Die Umgebung ist flächendeckend als Landschaftsschutzgebiet 00072.01 Schutz des Tegernsees und Umgebung ausgewiesen. Die geschlossenen Ortsteile und damit auch das Bauvorhaben sind jedoch von den Beschränkungen der Schutzverordnung ausgenommen. In den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen des Landschaftsarchitekturbüros Hartmut Lichti, Dachau, zur landschaftspflegerischen Begleitplanung werden Beeinträchtigungen, die als erheblich eingestuft werden, als Konflikte definiert. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung ermittelten Konflikte für die Schutzgüter fallen in Bezug auf den Verfahrensgegenstand gering aus und sind wie folgt zu erwarten:

Schutzgut Boden:

Die Böden im Bereich der Planfeststellung bestehen ursprünglich aus Mutterboden und Schluff, unterlagert von Schluffschichten mit kiesigen Anteilen und darunter Kiesschichten.

Im Bereich des aufgeschütteten Bahndamms und der Straße ist die natürliche Bodenschichtung durch die bereits früher erfolgten Aufschüttungen und Abtragungen nicht mehr gegeben. Innerhalb des Planungsgebietes ist auch davon auszugehen, dass durch Entwässerung der Böden, Bearbeitung und Bepflanzung mit Kulturpflanzen eine starke künstliche Veränderung der ursprünglichen Böden stattgefunden hat. Der funktionale Wert der Böden ist meist gering, vor allem in den unmittelbar durch die baulichen Veränderungen betroffenen Bereichen.

Eine Empfindlichkeit der Böden besteht gegenüber Versiegelung und Überbauung sowie Verdichtung und Schadstoffeintrag. Da die stark anthropogen überprägten Böden auf der Fläche keine besonderen Funktionen erfüllen, sind sie lediglich von allgemeiner Bedeutung und es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben hervorgerufen.

Schutzgut Wasser:

In der bauwerksrelevanten Tiefe ist im Bereich der Planfeststellung lediglich mit Schichtwasser zu rechnen, nicht mit Grundwasser.

Oberflächenwasser ist im Eingriffsbereich nicht vorhanden. Das nächste Oberflächengewässer, der Dürnbach, ein Gewässer 3. Ordnung, verläuft etwa 200 m nördlich vom planfestgestellten Bereich in west-östlicher Richtung.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser können unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung ausgeschlossen werden.

Schutzgut Klima, Luft:

Die Baumaßnahme mit ihren geringen Dimensionen von ca. 570 m² Vollversiegelung wird zu keinen bzw. allenfalls zu minimalen Veränderungen der momentanen klimatischen Verhältnisse führen. Eine relevante Erhöhung der Immissionen findet nicht statt. Das prognostizierte Fahrgastaufkommen des geplanten Schienennahverkehrs lässt wegen der damit verbundenen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs insgesamt in der Summe eine Verringerung der Luftschadstoffbelastung erwarten.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts ist daher nicht zu erwarten.

Schutzgut Flora und Fauna:

Die im Planungsraum betroffenen Flächen sind im Hinblick auf die Lebensraumfunktion von geringer Bedeutung. Das Planungsgebiet wird hauptsächlich durch die

Siedlungsflächen der Gemeinde Gmund östlich und südlich des geplanten Haltepunkts sowie durch den neuen Realschulkomplex westlich von diesem geprägt. In Richtung Norden geht das Plangebiet in offene Landschaft über, die sich in Form intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen darstellt. Einzig biotisch wertvolle Struktur in einem sonst an biotisch wertvollen Strukturen verarmten Gebiet ist das kartierte Biotop „Dürnbach“, das ca. 200 m nördlich des Plangebiets in west-östlicher Richtung verläuft. Zwischen diesem und dem Sportplatz des Schulgeländes ist auf einer Fläche von ca. 1.000 m² eine Ausgleichsfläche angelegt, die sich als artenreicher Saum darstellt.

Südlich des Plangebietes verläuft die Tölzer Straße in ost-westlicher Richtung, daran anschließend liegt ein kleines privates Waldstück. Entlang der Bahnlinie haben sich im Randbereich der Gleisanlagen Bahnbiotope gebildet, die eine eher trockenheits- und magerkeitsertragende Flora und Fauna beherbergen. Auf den Böschungen befinden sich unterschiedliche Vegetationstypen von krautiger Vegetation. Diese mehr oder weniger artenreichen Saumgesellschaften und wiesen- oder bracheartigen Pflanzengesellschaften mittlerer Standorte haben in der ausgeräumten Kulturlandschaft eine hohe Bedeutung. Im engeren Planungsbereich sind diese Biototypen aber nicht oder nur kleinflächig in einer höherwertigen Form ausgebildet. Am Rand der Verkehrsflächen und auf den Außenanlagen der Realschule befinden sich überwiegend Ziergehölze und Trittrassen. Diese Biotope sind – einschließlich der weniger artenreichen Flächen – in ihrer Gesamtheit wichtige Ausbreitungslinien und Trittsteine in der Biotopvernetzung innerhalb der intensiv durch Landwirtschaft und Forstwirtschaft genutzten Landschaft.

Im Vorhabensbereich wurden keine bemerkenswerten Tierarten gefunden, insbesondere sind solche in der Artenschutzkartierung nicht verzeichnet.

Allerdings liegen Hinweise auf Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse (*Iacerta agilis*) vor. Unter den Vogelarten ist in den wenigen Gehölzen im engeren Umgriff nur mit einigen weit verbreiteten und häufigen Vogelarten zu rechnen, wie Amsel, Mönchsgrasmücke, Grünfink oder Zilpzalp.

Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird der Eingriff für das Schutzgut Tiere als erheblich eingestuft.

Schutzgut Landschaftsbild einschl. Erholungsnutzung:

Die betroffenen Flächen besitzen auf Grund der Straße im Süden, der Realschule und der direkten Nähe zur Gemeinde Gmund nur geringe erholungswirksame Qualitäten. Der direkte Eingriffsbereich ist durch die Abzäunung weitgehend unzugänglich. Eine Bedeutung für die Landschaft im Sinne des Landschaftsbildes sowie für die Erholungsfunktion besteht nicht, so dass keine erheblichen Konflikte zu erwarten sind.

Schutzgut Mensch:

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb des Bahnhaltepunkts ein Gutachten des Sachverständigenbüros ACCON GmbH, Greifenberg, vom 25.08.2014 mit Ergänzungen vom 16.06.2016 sowie vom 15.06.2016 hinsichtlich der Lautsprecheranlage vorgelegt. Zugrunde gelegt sind hinsichtlich des Lärms aus dem Betrieb des Haltepunkts selbst einschließlich des Lautsprecherlärms die TA Lärm, hinsichtlich des Schienenverkehrslärms aus den öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen die Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Im vorliegenden Fall handelt es sich bei der Nachbarschaft um einen Bereich mit Wohnbebauung sowie vereinzelt Beherbergungs- und nicht störenden Gewerbebetrieben, der nach seinem Charakter dem Gebietstyp eines allgemeinen Wohngebiets entspricht. Ein Bebauungsplan existiert nicht.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben laut Gutachten zu dem Ergebnis geführt, dass sich durch den Neubau des Haltepunktes Finsterwald / Gmund keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt.

In der schalltechnischen Untersuchung zur Lautsprecheranlage stellte das Sachverständigenbüro fest, dass auch diese – soweit sie entsprechend den Vorgaben in der Untersuchung aufgestellt und betrieben wird – die Grenzwerte der TA Lärm einhält.

Die Regierung von Oberbayern hat nach hausinterner Begleitung der Überprüfung durch das Sachgebiet Technischer Umweltschutz keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Beim Betrieb einer Eisenbahn werden zudem Schwingungen in die Umgebung weitergetragen. Unter Umständen werden nahe stehende Gebäude dadurch ebenfalls zu Schwingungen angeregt.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden die Anhaltswerte gemäß der Norm DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Nach den Feststellungen des von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens des Sachverständigenbüros ACCON GmbH, Greifenberg, vom 25.08.2014, das auch auf die Erschütterungsbelastung durch den Eisenbahnbetrieb eingeht, wird der zulässige Anhaltswert der Erschütterungseinwirkungen auf die am nächsten liegende Bebauung auch im Planfall deutlich unterschritten und damit eingehalten. Auf die entfernter liegende Wohnbebauung wirkt daher nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die Regierung von Oberbayern hat auch hinsichtlich der Erschütterungen keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm und der 32. BImSchV 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.

Durch die Bahnsteigbeleuchtung werden zudem Lichtimmissionen auf die umliegende Wohnbebauung freigesetzt.

Für die Beurteilung von Lichtimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen des Länderausschusses für Immissionsschutz maßgeblich.

Die Antragstellerin hat hierzu ein Gutachten des Ingenieur- und Sachverständigenbüros für Beleuchtungstechnik IBT4 Light GmbH, Fürth, vom 28.03.2015 mit Ergänzung vom 19.04.2016 vorgelegt. Die Regierung von Oberbayern hat auch hier keine Zweifel an der Plausibilität und Vollständigkeit der Feststellungen des Sachverständigenbüros.

Die Lärm-, Licht- und Erschütterungsemissionen der Anlage werden insgesamt nicht als erhebliche Beeinträchtigungen eingestuft. Die bestimmungsgemäße Nutzung der Anlage führt zudem zur Verminderung des überörtlichen Personenverkehrs auf der Straße; die hiervon als Straßenanlieger und Verkehrsteilnehmer betroffenen Menschen werden damit entlastet.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter:

Hier wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt. Im Planfeststellungsbereich befinden sich insbesondere keine Denkmäler, die durch den Bau des Bahnhofsteilpunkts beeinträchtigt werden könnten.

Die Antragsunterlagen sehen eine Reihe von Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen vor. Die Antragstellerin wird zu deren Verwirklichung verpflichtet. Trotz umweltrelevanter Konflikte, auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der Eingriffe, wird deshalb im Ergebnis von einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens ausgegangen.

D. Planrechtfertigung – planerische und verkehrliche Würdigung und Abwägung

Die Abwicklung eines möglichst hohen Verkehrsanteils mittels der Eisenbahn ist verkehrspolitische Zielsetzung im Freistaat Bayern, in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union.

Aus diesem Grund liegt der Bau von Anlagen des öffentlichen Eisenbahnbetriebs allgemein im öffentlichen Interesse.

Die Planrechtfertigung des konkreten Vorhabens liegt vor. Im Norden der Gemeinde Gmund am Tegernsee wurde im Jahr 2014 eine neue Realschule für den Landkreis Miesbach errichtet. Das Schulgelände grenzt direkt an die Bahnstrecke Schaftlach-Tegernsee. Zur Verbesserung der Anbindung für von auswärts kommende Schüler sowie die benachbarten Ortsteile Finsterwald und Bernöckersiedlung soll ein neuer Haltepunkt errichtet werden.

Eine Planrechtfertigung ist gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04). Gemäß der Darlegung im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung steht die Errichtung des neuen Haltepunktes in Verbindung mit der Eröffnung der neuen Realschule Tegernseer Tal im Jahr 2014. Durch die Ortsrandlage der neuen Schule ist die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ausbauwürdig. Die beiden nächstgelegenen Haltepunkte bzw. Bahnhöfe der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH befinden sich bei Bahn-km ca. 4,6 (Moosrain) und Bahn-km ca. 7,6 (Gmund). Bisher müssen die Schüler auf dem Weg vom Bahnhof Gmund bis zur Realschule eine Bundes- und eine Staatsstraße überqueren sowie über eine längere Strecke einen schmalen Bürgersteig neben der vielbefahrenen Tölzer Straße benutzen. Der geplante Haltepunkt erhöht daher die Sicherheit des Schulweges.

Die Notwendigkeit des neuen Haltepunkts Finsterwald wurde seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft als Bestellerin für den öffentlichen Schienenahverkehr geprüft. Dabei wurde von Montag bis Freitag jeweils ein Fahrgastaufkommen von 390 Ein- und Aussteigern ermittelt. Diese Zahlen setzen gemäß der Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft den Halt aller Züge am neuen Haltepunkt voraus; ein Bedarfshalt nur während der Schulzeiten ist nicht vorgesehen. Ein Bedarfshalt würde die Gesamtnachfrage schwächen und daher nicht zu der erstrebten Verbesserung der Gesamtverkehrssituation führen.

Das Verhältnis zwischen der Anzahl der Einwohner der Gemeinde und Anzahl der Bahnhöfe bzw. Bahnhaltepunkte in dieser ist für bayerische Verhältnisse nicht unüblich; es gibt in Oberbayern durchaus Gemeinden, bei denen im Verhältnis zur Einwohnerzahl noch ein höherer Prozentsatz an Bahnhöfen bzw. -haltepunkten existiert. Die Lage des neuen Haltepunktes mit nur ca. 0,9 km Entfernung zum Bahnhof Gmund ergibt sich hier speziell durch die Lage der Schule und die ungünstigen topographischen Verhältnisse.

Die Errichtung des Haltepunkts wird auch von der Gemeinde Gmund a. Tegernsee ausdrücklich begrüßt. Das Landratsamt Miesbach begrüßt die Maßnahme im Interesse der Verkehrssicherheit der Schulwege sowie einer allgemeinen Verbesserung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr ebenfalls. Das Vorhaben wurde im Vorfeld auch mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr hinsichtlich Notwendigkeit und Finanzierung abgestimmt. Ein Verstoß der Planung gegen Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte besteht nicht.

Durch den zusätzlichen Haltepunkt werden sich in der Zukunft voraussichtlich nach

einer Eingewöhnungsphase die Verkehrsströme teilweise verlagern und der Nutzungsgrad für den neuen Haltepunkt wird sich erhöhen, was durch einen späteren Anschluss an das öffentliche Busnetz verstärkt werden kann. Somit können hochfrequentierte Ortsbereiche entlastet werden und eine weitere Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs kann erfolgen. Ein attraktives Verkehrsangebot ist aber auch Voraussetzung für die bessere Nutzung dieser Angebote und Verringerung der Umweltbelastung durch Abgase und Lärm des privaten Kraftfahrzeugverkehrs. Insgesamt bringt das Vorhaben eine Verbesserung der Infrastruktur mit sich. Die geplante Maßnahme ist Bestandteil des Konzepts der Bayerischen Eisenbahngesellschaft für den Neu- und Ausbau von Bahnsteigen in Bayern.

Auch die vom Staatlichen Bauamt Rosenheim geplante Verbesserung des Gehweges entlang der Staatsstraße 2365 - Tölzer Straße - in Gmund lässt die Erforderlichkeit des Vorhabens nicht entfallen. Durch die geplante Verbreiterung wird lediglich die Anpassung des Bestandes an aktuell geltende Richtlinien zum Zweck der Verkehrssicherheit erreicht. Diese Maßnahme ist unabhängig von dem Vorhaben der Errichtung des geplanten Bahnhaltepunkts, der seinerseits weitere Verbesserungen der Verkehrssicherheit, zusätzlich aber auch eine Verbesserung der Infrastruktur mit sich bringt. Zudem ist die Verbreiterung des Gehwegs entlang der Tölzer Straße auf absehbare Zeit nicht an allen Stellen möglich, da nicht alle Grundstückseigentümer zu Grundabtretungen bereit sind.

Der Standort zum Bau des neuen Bahnsteiges wurde unter dem Blickwinkel der örtlichen Verhältnisse untersucht. Prämissen waren die Erreichbarkeit des Haltepunktes von öffentlichen Straßen und Wegen aus, der im Norden verlaufende Dürnbach, die im Süden verlaufende Staatsstraße 2365, die Anbindung der Realschule Tegernseer Tal entlang des Schulgeländes sowie die vorhandene und maximal zulässige Gleisneigung. Die Zuwegung vom öffentlichen Straßen- und Wegenetz kann sinnvollerweise nur von der Staatsstraße 2365 aus erfolgen, da eine Anbindung aus Richtung Norden von der Dürnbacher/Finsterwalder Straße den Bau einer Zufahrtsstraße über landwirtschaftliche Nutzflächen und damit eine Beanspruchung von Flächen Privater sowie die Querung des Biotops Dürnbach erfordern würde.

Es wurden dementsprechend durch die Antragstellerin verschiedene Varianten nördlicher und südlicher Verschiebung von Bahn-km 6,100 bis 6,435 geprüft. Nach Prüfung der Alternativenuntersuchung kommt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass die Errichtung des Bahnhaltepunkts am konkret gewählten Standort vernünftigerweise geboten ist. Insbesondere liegt am beantragten Standort eine optimale Zugänglichkeit im Hinblick auf das öffentliche Straßen- und Wegenetz vor.

E. Auswirkungen des Vorhabens, Berücksichtigung öffentlicher Belange

1. Grundstücke

Die Antragstellerin hat dargelegt, dass ihr die für das Vorhaben einschließlich der notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichsflächen benötigten Grundstücke zur Verfügung stehen. Diese stehen zum allergrößten Teil in ihrem Eigentum. In untergeordnetem Umfang müssen zusätzlich Grundstücke des Landkreises Miesbach und der Gemeinde Gmund am Tegernsee dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommen werden. Mit der Inanspruchnahme dieser Grundstücke besteht seitens der Eigentümer Einverständnis.

2. Eisenbahnrecht; Eisenbahntechnik

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 einschlägigen Rechtsvorschriften beachtet werden sowie das allgemein anerkannte technische sowie das berufsgenossenschaftliche Regelwerk angewandt wird.

3. Bauausführung, Baudurchführung

In südlicher Richtung vom geplanten Bahnhofpunkt aus befindet sich ein Bahnübergang der Staatsstraße 2365. Zum Zweck der besseren Koordinierung der Verkehrsplanung und baulich einwandfreien Abwicklung des Vorhabens wurde die Nebenbestimmung III.1.3 angeordnet. Aus Gründen des Verkehrsschutzes war ferner die Anordnung der Nebenbestimmungen III.1.1 und III.1.2 erforderlich.

Von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wurde angeregt, um die pulkartig ankommenden Schüler ohne Querung der Zufahrtsstraße zum Parkplatz von der südlichen Treppe zum Haupteingang der Schule zu führen, einen Gehweg in ausreichender Breite entlang der Zufahrtsstraße anzulegen. Dieser sollte von der Treppe bis zur Einmündung der Rampe führen und dort – mit einer Querungshilfe über die Feuerwehrezufahrt – die Verbindung zum bestehenden Gehweg zur Schule herstellen. Die Umsetzung dieser Anregung wurde von der Antragstellerin zugesagt. Der Gehweg liegt jedoch außerhalb des planfestgestellten Bereichs und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung.

Von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft wurde weiter angeregt, im Hinblick auf die Anzahl der am Nachmittag wartenden Schüler die mit den Abmessungen 6 x 1,5 m geplante Wetterschutzanlage zu vergrößern, beispielsweise auf 6 x 3 m, oder eine zweite Wetterschutzanlage vorzusehen.

Gemäß dem Regelwerk der Deutschen Bahn AG, an welches die Planung angelehnt ist, werden auf Bahnhöfen der Kategorie 1 Wetterschutzanlagen der Größe 6 x 1,5 m errichtet. Der geplante Haltepunkt würde lediglich in Bahnhofskategorie 5 fallen, für die eine Wetterschutzanlage mit den Abmessungen 4,5 m x 1,5 m erforderlich ist. Eine Verbreiterung der Wetterschutzanlage oder Errichtung einer zweiten Wetterschutzanlage würde unnötigen Platzbedarf verursachen. Da die Platzverhältnisse zwischen der Feuerwehrezufahrt der Realschule und der Gleisanlage sehr beengt sind und Grundstücke Dritter zudem bei dem Vorhaben in möglichst geringem Maße in Anspruch genommen werden sollen, ist die Vergrößerung der vorhandenen Wetterschutzanlage oder die Errichtung einer zweiten Wetterschutzanlage nicht angemessen. Für die Schüler ist die vorliegende Planungssituation auf Grund der planbaren Wartezeit, die vorwiegend im Schulgebäude verbracht werden kann, und auch im Hinblick auf die bisherige Situation eines notwendigen Fußwegs zum Bahnhof Gmund, zumutbar.

4. Naturschutz

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Natura 2000-Gebiete oder Naturschutzgebiete.

In der näheren Umgebung befinden sich Biotope, die in der amtlichen Biotopkartierung erfasst sind, insbesondere 8236-0072-001 Dürnbach zwischen den Ortschaften Finsterwald und Dürnbach, 8236-0069-001 drei kleine Waldflächen im Nordteil bzw. nördlichen Randbereich von Gmund und 8236-0068-003 Hage am nördlichen Rand von Gmund; zusätzlich das FFH-Gebiet 8136-371 Mangfalltal.

Die Umgebung ist flächendeckend als Landschaftsschutzgebiet 00072.01 Schutz des Tegernsees und Umgebung ausgewiesen. Die geschlossenen Ortsteile und damit auch das Bauvorhaben sind jedoch von den Beschränkungen der Schutzverordnung ausgenommen.

Die im Planungsraum betroffenen Flächen sind im Hinblick auf die Lebensraumfunktion von geringer Bedeutung. Das Planungsgebiet wird hauptsächlich durch die Siedlungsflächen der Gemeinde Gmund östlich und südlich des geplanten Haltepunkts sowie durch den neuen Realschulkomplex westlich von diesem geprägt. In Richtung Norden geht das Plangebiet in offene Landschaft über, die sich in Form intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen darstellt. Einzig biotisch wertvolle Struktur in einem sonst an biotisch wertvollen Strukturen verarmten Gebiet ist das kartierte Biotop „Dürnbach“, das ca. 200 m nördlich des Plangebiets in west-östlicher Richtung verläuft. Zwischen diesem und dem Sportplatz des Schulgeländes ist auf einer Fläche von ca. 1.000 m² eine Ausgleichsfläche angelegt, die sich als artenreicher Saum darstellt.

Südlich des Plangebietes verläuft die Tölzer Straße in ost-westlicher Richtung, daran anschließend liegt ein kleines privates Waldstück. Entlang der Bahnlinie haben sich im Randbereich der Gleisanlagen Bahnbiotop gebildet, die eine eher trockenheits- und magerkeitsertragende Flora und Fauna beherbergen. Auf den Böschungen befinden sich unterschiedliche Vegetationstypen von krautiger Vegetation. Diese mehr oder weniger artenreichen Saumgesellschaften und wiesen- oder bracheartigen Pflanzengesellschaften mittlerer Standorte haben in der ausgeräumten Kulturlandschaft eine hohe Bedeutung. Im engeren Planungsbereich sind diese Biotoptypen aber nicht oder nur kleinflächig in einer höherwertigen Form ausgebildet. Am Rand der Verkehrsflächen und auf den Außenanlagen der Realschule befinden sich überwiegend Ziergehölze und Trittrasen. Diese Biotop sind – einschließlich der weniger artenreichen Flächen – in ihrer Gesamtheit wichtige Ausbreitungslinien und Trittsteine in der Biotopvernetzung innerhalb der intensiv durch Landwirtschaft und Forstwirtschaft genutzten Landschaft.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen landschaftspflegerischen Begleitplan beigefügt. Dieser bezieht sich auf den Antrag in seiner ursprünglichen Fassung. In ihm werden die vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen gem. § 3 der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) ermittelt und es werden ihnen entsprechende Wertpunkte zugewiesen. In Ansatz gebracht wurden baubedingte und anlagebedingte Flächeninanspruchnahmen. Dafür wurden entsprechende Ausgleichsmaßnahmen festgelegt, insbesondere die Ansaat artenreicher Säume und Staudenfluren auf der Bahnböschung entlang der westlichen Seite der Gleise sowie die Verpflanzung einzelner Bäume mit Zwischeneinschlag bzw. alternativer Neupflanzung von Einzelbäumen entlang der Bahnlinie. Die Pflegemaßnahmen umfassen eine jährliche, anfangs 2-3schürige, später 1-2schürige Mahd mit Mahdgutentfernung sowie gärtnerische Fertigstellungs- und Entwicklungspflege der Bäume. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor.

Mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans werden die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen. Die Untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Miesbach hat sich mit den vorgesehenen Maßnahmen einverstanden erklärt unter der Voraussetzung, dass die Herstellung der Ausgleichsflächen und deren dauerhafte Pflege fortlaufend mit der ihr abzustimmen sind und die Gewährleistung der Umsetzung der Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplans im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung durch ein qualifiziertes Fachbüro zu erfolgen hat.

Daher wird der Antragstellerin die Umsetzung des gesamten Landschaftspflegerischen Begleitplans, wie im Maßnahmenplan der Anlage 8.3 der festgestellten Unterlagen zusammengefasst, aufgegeben.

5. Artenschutz

Artenschutzkartierungen des betroffenen Gebiets wurden im Frühsommer 2012 durchgeführt und ergaben Nachweise vom Vorkommen der Zauneidechse. Nachweise vom Vorkommen der streng geschützten Zauneidechse (*Iacerta agilis*), auf das Hinweise vorhanden sind, konnten nicht erbracht werden. Das Vorkommen

anderer Reptilienarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kann ausgeschlossen werden.

Unter den Vogelarten ist in den wenigen Gehölzen im engeren Umgriff nur mit einigen weit verbreiteten und häufigen Vogelarten zu rechnen, wie Amsel, Mönchsgrasmücke, Grünfink oder Zilpzalp.

Weitere ausschließlich national streng geschützte Arten sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan wurden verschiedene Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen erarbeitet, bei deren Einhaltung der Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote vermieden, unnötige Beeinträchtigungen vermindert und die verbliebenen Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Die Vermeidungsgebote beinhalten insbesondere Vergrämnungsmaßnahmen für und ggf. ein Absammeln von Zauneidechsen sowie die Beseitigung von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Vögeln.

Trotz Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen bleibt auf Grund des nicht völlig auszuschließenden Tötungsrisikos für anwesende Zauneidechsen sowie des Absammelns eventuell vorhandener Zauneidechsen ein Verbotstatbestand nach § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Für diesen kann aber im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an der planfestgestellten Maßnahme eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG erteilt werden, da der Erhaltungszustand der Population als solcher nicht beeinträchtigt wird.

6. Immissionsschutz

a. Schutz vor Schalleinwirkungen aus dem Betrieb des Bahnhofpunkts

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens ein Gutachten des Sachverständigenbüros ACCON GmbH, Greifenberg, vom 25.08.2014 mit Ergänzungen vom 16.06.2016 sowie vom 15.06.2016 hinsichtlich der Lautsprecheranlage vorgelegt. Zugrunde gelegt sind hinsichtlich des Lärms aus dem Betrieb des Haltepunkts selbst einschließlich des Lautsprecherlärms die TA Lärm, hinsichtlich des Schienenverkehrslärms aus den öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen die Bestimmungen der 16. BImSchV. Die Berechnung der zulässigen Immissionsgrenzwerte erfolgt anhand der bauplanungsrechtlichen Einstufung des jeweiligen Gebietes. Im vorliegenden Fall handelt es sich bei der Nachbarschaft um einen Bereich mit Wohnbebauung sowie vereinzelt Beherbergungs- und nicht störenden Gewerbebetrieben, der nach seinem Charakter dem Gebietstyp eines allgemeinen Wohngebiets entspricht. Ein Bebauungsplan existiert nicht.

Der Gebäudekomplex der Realschule und seine Reflexionswirkung sind dabei als Bestand in die Berechnungen einbezogen worden. Die Veränderungen durch den Halt am künftigen Haltepunkt Finsterwald führen dabei auch unter Berücksichtigung des geplanten Lautsprechers an keinem Immissionsort zu einer wesentlichen Erhöhung der Lärmbelastung von 3 dB(A) oder mehr.

Mit der Inbetriebnahme des Haltepunktes Gmund-Finsterwald wird sich zudem die Geschwindigkeit der aus Gmund a. Tegernsee kommenden Züge reduzieren. Der Streckenbereich, in dem sie nach der Steigung zwischen dem Bahnhof Gmund und Finsterwald auf die normale Streckengeschwindigkeit von 80 km/h beschleunigen, verschiebt sich durch die Haltestelle nach Norden, d. h. von der Bebauung weg in Richtung freie Strecke. Durch Beschleunigung und Abbremsen verursachte Geräusche verringern sich daher im Bereich der Bebauung Finsterwald. Beim Anfahren in Richtung Süden ist nur eine kurze Beschleunigung bis zum Erreichen der Gefällestrecke notwendig; dort wird der Zug wie bisher gebremst.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben zu dem Ergebnis geführt, dass sich durch den Neubau des Bahnhofpunktes Gmund-Finsterwald keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt. Schallschutzmaßnahmen sind daher gemäß 16. BImSchV nicht erforderlich.

In der schalltechnischen Untersuchung zur Lautsprecheranlage stellte das Sachverständigenbüro fest, dass auch diese, soweit sie entsprechend den Vorgaben in der Untersuchung aufgestellt und betrieben wird, die Grenzwerte der TA Lärm einhält.

Die Regierung von Oberbayern hat nach hausinterner Begleitung der Überprüfung durch das Sachgebiet Technischer Umweltschutz keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

b. Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall:

Beim Betrieb einer Eisenbahn werden Schwingungen in die Umgebung weitergetragen. Unter Umständen werden nahe stehende Gebäude dadurch ebenfalls zu Schwingungen angeregt.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden die Anhaltswerte gemäß der Norm DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Nach den Feststellungen des von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens des Sachverständigenbüros ACCON GmbH, Greifenberg, vom 25.08.2014, das auch auf die Erschütterungsbelastung durch den Eisenbahnbetrieb eingeht, wird der zulässige Anhaltswert der Erschütterungseinwirkungen auf die am nächsten liegende Bebauung auch im Planfall deutlich unterschritten und damit eingehalten. Auf die entfernter liegende Wohnbebauung wirkt daher nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die Regierung von Oberbayern hat auch hinsichtlich der Erschütterungen keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens.

Zusätzliche erschütterungsmindernde Maßnahmen sind somit nicht erforderlich.

c. Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit

Hierfür gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm und der 32. BImSchV 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.

Bei der Planung und durch die getroffene Festsetzung diesbezüglicher Nebenbestimmungen im Beschluss wurde darauf geachtet bzw. der Antragstellerin auferlegt, die Bauarbeiten möglichst geräuscharm auszuführen und entsprechende Bauverfahren auszuwählen. Die Gründung für den Bahnsteig erfolgt mittels Flachgründung und Bodenaustausch anstelle von Bohrpfählen; die Bahnsteigkonstruktion wird als Fertigteil vorgefertigt, so dass die einzelnen Bauteile nur mittels Mobilkran auf die Fundamente aufgesetzt werden müssen. Besonders lärmintensive Ramm- und Abbrucharbeiten sind nicht erforderlich.

Soweit lärmintensive Bauarbeiten erforderlich sind, sollen diese weitestgehend tagsüber erfolgen; lediglich Arbeiten, die nicht während gesonderter ganztägiger Streckensperrungen erfolgen, aber während des Zugbetriebs nicht möglich sind, erfolgen in der nächtlichen Betriebsruhe.

Durch die unter Ziffer III.3.1 festgesetzten Nebenbestimmungen wird der Baulärm auf ein Mindestmaß abgesenkt. Da er nur vorübergehend auftritt, ist er den Grundstücksnachbarn angesichts des mit dem Vorhaben verfolgten Zwecks zumutbar.

d. Schutz vor Lichteinwirkungen

Durch die Bahnsteigbeleuchtung werden Lichtimmissionen auf die umliegende Wohnbebauung freigesetzt.

Für die Beurteilung von Lichtimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen des Länderausschusses für Immissionsschutz maßgeblich.

Die Antragstellerin hat hierzu ein Gutachten des Ingenieur- und Sachverständigenbüros für Beleuchtungstechnik IBT4 Light GmbH, Fürth, vom 28.03.2015 mit Ergänzung vom 19.04.2016 vorgelegt. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität und Vollständigkeit der Feststellungen des Sachverständigenbüros. Darüber hinausgehende weitere Untersuchungen und Berechnungen sind nicht erforderlich.

Hinsichtlich betrieblicher Maßnahmen hat die Antragstellerin im Erörterungstermin erläutert, eine Nachtabschaltung der Bahnsteigbeleuchtung nach dem letzten Zug – nach derzeitigem Fahrplanstand etwa zwischen kurz nach 1 Uhr und 5 Uhr - die auch von der Gemeinde Gmund am Tegernsee befürwortet wird, sei technisch möglich. Ob diese verwirklicht werde, sei noch nicht entschieden. Aus Sicherheitsaspekten könne zwischen einzelnen Nachhalten die Beleuchtung nicht abgeschaltet werden.

Da die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte in der gesamten Nachbarschaft eingehalten werden, besteht für die Festsetzung einer Nebenbestimmung im Zusammenhang mit einer Nachtabschaltung der Beleuchtung in diesem Beschluss keine rechtliche Grundlage.

Es ergeht aber insoweit ein Hinweis an die Antragstellerin, zu prüfen, inwieweit eine Nachtabschaltung bzw. ein Herunterdimmen der Beleuchtung im Sinne der Interessen der Anlieger unter Einhaltung der technischen Regelwerke für die Beleuchtung von Bahnsteigen und Beachtung der Verkehrssicherungspflichten erfolgen kann.

e. Schutz vor Schadstoffbelastung

Eine relevante Erhöhung der Immissionen auf anliegenden Grundstücken findet durch das nunmehrige Halten der Züge gegenüber der bisherigen Durchfahrt nicht statt. Das prognostizierte Fahrgastaufkommen des geplanten Schienennahverkehrs lässt wegen der damit verbundenen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs insgesamt in der Summe eine Verringerung der Luftschadstoffbelastung erwarten. Im Übrigen sind auch moderne Dieseltriebwagen mit Partikelfiltern ausgestattet. Die Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

7. Bodenschutz

Nach § 1 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Nach § 7 BBodSchG sind der Grundstückseigentümer, der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück und derjenige, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführt oder durchführen lässt, die zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können, verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch ihre Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können. Vorsorgemaßnahmen sind geboten, wenn wegen der räumlichen, langfristigen oder komplexen Auswirkungen einer Nutzung auf die Bodenfunktionen die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung besteht. Zur Erfüllung der Vorsorgepflicht sind Bodeneinwirkungen zu vermeiden oder zu vermindern.

Durch das Vorhaben werden insgesamt ca. 550 m² dauerhaft neu versiegelt und damit der natürlichen Bodenfunktion entzogen.

Die Böden im Bereich der Planfeststellung bestehen ursprünglich aus Mutterboden und Schluff, unterlagert von Schluffschichten mit kiesigen Anteilen und darunter Kiesschichten.

Im Bereich des aufgeschütteten Bahndamms und der Straße ist die natürliche Bodenschichtung durch die bereits früher erfolgten Aufschüttungen und Abtragungen nicht mehr gegeben. Innerhalb des Planungsgebietes ist auch davon auszugehen, dass durch Entwässerung der Böden, Bearbeitung und Bepflanzung mit Kulturpflanzen eine starke künstliche Veränderung der ursprünglichen Böden stattgefunden hat. Der funktionale Wert der Böden ist meist gering, vor allem in den unmittelbar durch die baulichen Veränderungen betroffenen Bereichen. Für die Gründung der Fundamente des Bahnsteigs und der Zugangsanlagen ist ein Bodenaustausch erforderlich; als Bodenersatzkörper wird Kies oder ein Kiessandgemisch lagenweise mit Schichtstärke von max. 30 cm eingebaut und verdichtet.

Eine Empfindlichkeit der Böden besteht gegenüber Versiegelung und Überbauung sowie Verdichtung und Schadstoffeintrag. Da die stark anthropogen überprägten Böden auf der Fläche keine besonderen Funktionen erfüllen, sind sie lediglich von allgemeiner Bedeutung und es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben hervorgerufen.

Die Festsetzung der Nebenbestimmungen III.4.1 und III.4.2 ist zur Sicherung der Ziele des BBodSchG notwendig, aber auch ausreichend.

8. Abfallrecht

Eine Zwischenlagerung von auszubauendem Material erfolgt gemäß dem Erläuterungsbericht entsprechend der gesetzlichen Vorschriften. Alle ausgebauten Stoffe werden vor Ort wiederverwendet oder der Wiederverwertung zugeführt. Für die Wiederverwendung der Aushubmassen wird eine Untersuchung nach den Richtlinien der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) durchgeführt.

Während der Durchführung der Bauarbeiten wird darauf geachtet, dass keine schädlichen Substanzen aus Baumaschinen bzw. Fahrzeugen in den Untergrund gelangen. Bauabfälle, Bau- und Betriebsstoffe werden so gelagert, dass weder Vermischung mit vorhandenem Bodenmaterial noch dessen Beeinträchtigung erfolgen kann. Die fachgerechte Entsorgung von eventuell kontaminiertem Aushub wird auf Grundlage der Ergebnisse der Bodenbeprobung durchgeführt.

Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

9. Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Der Bahnhofsteig wird mit zahlreichen Anpassungen an die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, insbesondere mit einer rollstuhlgerechten Rampe, taktilen Rillenplatten und einem Blindenleitsystem ausgestattet. Den Belangen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird hierdurch ausreichend Rechnung getragen; die Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

10. Wasserrecht

Das Vorhaben wird in einem Bereich errichtet, der keinen besonderen Schutz auswasserrechtlicher Sicht genießt oder erfordert. Insbesondere sind keine Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete betroffen. Eine Freilegung von Grundwasser ist nach den Planunterlagen nicht vorgesehen. In der bauwerksrelevanten Tiefe ist allenfalls mit Schichtwasser zu rechnen.

Durch die neue Errichtung des Bahnsteigs mit den dazugehörigen Zugängen wird eine Fläche von ca. 550 m² dauerhaft neu versiegelt. Bisher versickerte das anfallende Niederschlagswasser breitflächig über den unversiegelten Oberboden. Nunmehr ist eine Entwässerung auf Grund der Querneigung zur Bahnsteighinterkante mit Tropfkante geplant. Dort soll das anfallende Niederschlagswasser flächig über Vollsickerrohre gesammelt und mittels Sammelleitungen in einen Absetzschacht geleitet werden, wo es in eine kombinierte Mulden-Rigolen-Versickerungsanlage

geleitet wird. Entlang der Treppen- und Rampenzugänge sind Kastenrinnen geplant.

Eine Versickerung durch belastete Bodenschichten ist nicht zu erwarten.

Die wasserrechtliche Prüfung hat ergeben, dass unter Beachtung der Nebenbestimmungen IV.1. bis IV.17 eine erhebliche nachteilige Veränderung des Grundwassers durch die Versickerung nicht zu erwarten ist und daher die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswassers gem. § 10 Abs. 1 1. Alt. WHG i. V. m. Art. 15 Abs. 1 BayWG entsprechend dem Vorschlag des Wasserwirtschaftsamts Rosenheim in dessen Gutachten erteilt werden kann.

F. Würdigung der 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 und Bewohner des Grundstücks Am Hag 7, Flur-Nr. 1322/13

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c..

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich ca. 100 m nördlich des Bahnsteigendes des geplanten Haltepunkts.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung des Grundstücks vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d. Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um einen Immissionsort der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

f. 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 Lärmbelastungen ausgingen, die Wohn- und Lebensqualität, auch durch Einblick in ihr Grundstück, gestört werde und die Parksituation sich verschlechtere. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt

worden. Dass sie 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, insbesondere auch unter Berücksichtigung des grundsätzlich werterhöhenden Faktors eines fußläufig erreichbaren Bahnhaltepunkts, 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.

g. Zur Parksituation ist auszuführen, dass bei der Nutzung des Haltepunktes durch Schüler nicht zu erwarten ist, dass dadurch nennenswerter zusätzlicher ruhender Verkehr ausgelöst wird, vielmehr kann dieser gerade vermieden werden. Für die Errichtung eines Bahnhaltepunkts ist es keine gesetzliche Voraussetzung, dass auch Parkplätze in bestimmter Anzahl geschaffen werden, und auch im konkreten Fall besteht hierzu keine zwingende Notwendigkeit. Die Gemeinde Gmund plant allerdings zusätzlich, einen Teil der bestehenden Parkfläche als P+R-Anlage umzuwidmen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Die Aufteilung des Straßenraumes öffentlicher Straßen liegt im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers und der Straßenbaubehörde im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde.

Die Änderung der Straßenraumaufteilung ist, wie sich aus den festgestellten Plänen ergibt, nicht antragsgegenständlich und folglich nicht Gegenstand der mit diesem Beschluss erteilten Genehmigung der Errichtung des Haltepunkts Finsterwald. Sie ist auch nicht Voraussetzung zur Änderung der Eisenbahnbetriebsanlage. Der zuständige Straßenbaulastträger und die Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde haben es daher auch künftig in der Hand, wie sie den Straßenraum der Parkplätze in diesem an den Haltepunkt anschließenden Abschnitt aufteilen.

Der Planfeststellungsbehörde für die Eisenbahn ist es verwehrt, die Entscheidung des Straßenbaulastträgers und der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde in der Straßenraumplanung insgesamt nachzuprüfen.

Ein Anrecht Einzelner auf Parken, insbesondere auf Parken an einer bestimmten Stelle, besteht nicht.

Die Einwender sind damit nicht in Rechten verletzt.

2. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Am Hag 5, Fl.-Nr. 1322/14

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich ca. 70 m nördlich des Bahnsteigendes des geplanten Haltepunkts.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a. Auf Grund der Entfernung vom geplanten Haltepunkt handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung des Grundstücks vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d. Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um einen Immissionsort der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f.

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

3. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Am Hag 3, Fl.-Nr. 1322/15

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich ca. 30 m nördlich des Bahnsteigendes des geplanten Haltepunkts.

Auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist..

c. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e.

d. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d. Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung.

e. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f. Die Gemeinde hat sich zudem im Erörterungstermin bereit erklärt, falls gewünscht, gegen Einblicke in das Grundstück zu einem Sichtschutz in Form einer Hecke beizutragen.

f. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

4. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Bernöckersiedlung 12 b, Fl.-Nr. 1802/28

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c..

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich ca. 130 m nördlich des Bahnsteigendes des geplanten Haltepunkts.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a. Auf Grund der Entfernung vom geplanten Haltepunkt handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung des Grundstücks vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d. Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um einen Immissionsort der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f.

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

5. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Bernöckersiedlung 7, Fl.-Nr. 1802/22, zum Teil vertreten durch Rechtsanwälte Messerschmidt, Dr. Niedermeier und Partner

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D. Insbesondere ist es, wie dort ausgeführt, gerechtfertigt, den Haltepunkt nicht nur als Bedarfshaltepunkt zu betreiben.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Bau-
lärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich gegenüber dem Bahnsteig des geplanten Haltepunkts.

Es handelt es sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Es handelt sich bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d.

Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f. Die Gemeinde hat sich zudem im Erörterungstermin bereit erklärt, falls gewünscht, gegen Einblicke in das Grundstück zu einem Sichtschutz in Form einer Hecke beizutragen

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

6. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Bernöckersiedlung 8, Fl.-Nr. 1802/21, zum Teil vertreten durch Rechtsanwälte Messerschmidt, Dr. Niedermeier und Partner

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich gegenüber dem Bahnsteig des geplanten Haltepunkts.

Es handelt sich um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Es handelt sich bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d.

Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f. Die Gemeinde hat sich zudem im Erörterungstermin bereit erklärt, falls gewünscht, gegen Einblicke in das Grundstück zu einem Sichtschutz in Form einer Hecke beizutragen.

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

7. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Am Hag 9, Fl.-Nr. 1322/12

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich ca. 125 m nördlich des Bahnsteigendes des geplanten Haltepunkts.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Auf Grund der Entfernung vom geplanten Haltepunkt handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung des Grundstücks vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d.

Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um einen Immissionsort der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f.

- g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.
8. Bewohner des Grundstücks Riedfeldweg 23
- a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D. Insbesondere besteht, wie dort ausgeführt, kein Verstoß gegen Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte.
- b. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.
Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt nicht an die Bahnlinie an und befindet sich in über 1000 m Entfernung nordöstlich des geplanten Haltepunkts.
Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von faktisch keinen immissionstechnischen Auswirkungen auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.
- c. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung des Grundstücks vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.
- d. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.
9. Bewohner des Grundstücks Bernöckersiedlung 2, Fl.-Nr. 1802/1
- a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.
- b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.
Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt nicht an die Bahnlinie an und befindet sich ca. 60 m östlich vom Bahnsteig des geplanten Haltepunkts inmitten der Bernöckersiedlung.
Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.
- c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.
Auf Grund der Entfernung vom geplanten Haltepunkt handelt es sich bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.
- d. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d.
Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um einen Immissionsort der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.
- e. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.
10. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Am Hag 16, Fl.-Nr. 1322/7
- a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D. Insbesondere besteht, wie dort ausgeführt, kein Verstoß

gegen Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte.

b. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt nicht direkt an die Bahnlinie an und befindet sich in zweiter Reihe hinter der Bahnlinie ca. 150 m nordöstlich des geplanten Haltepunkts.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.

c. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

11. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Am Hag 18, Fl.-Nr. 1322/9

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt nicht direkt an die Bahnlinie an und befindet sich in zweiter Reihe hinter der Bahnlinie ca. 150 m nordöstlich des geplanten Haltepunkts, wobei direkt zwischen dem Grundstück und der Bahnlinie derzeit keine Bebauung besteht.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Auf Grund der Entfernung vom geplanten Haltepunkt handelt es sich bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung des Grundstücks vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d. Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um einen Immissionsort der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f.

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

12. Eigentümer und Bewohner des Grundstücks Bernöckersiedlung 5b, Fl.-Nr. 1802/5

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt nicht direkt an die Bahnlinie an und befindet sich in dritter Reihe hinter der Bahnlinie ca. 100 m östlich des geplanten Haltepunkts.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Auf Grund der Entfernung vom geplanten Haltepunkt handelt es sich bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, nicht um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung des Grundstücks vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d. Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung des Grundstücks, auf das sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um einen Immissionsort der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f.

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

13. Eigentümer und Besitzer des Grundstücks Bernöckersiedlung 17, Fl.-Nr. 1802/20

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Das Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, grenzt direkt an die Bahnlinie an und befindet sich gegenüber dem Bahnsteig des geplanten Haltepunkts.

Es handelt es sich um einen Immissionsort der schall- und lichttechnischen Berechnung

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Es handelt sich bei dem Grundstück, auf das sich die Einwendungen beziehen, um einen Immissionsort der schalltechnischen Berechnung.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d. Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f. Die Gemeinde hat sich zudem im Erörterungstermin

bereit erklärt, falls gewünscht, gegen Einblicke in das Grundstück zu einem Sichtschutz in Form einer Hecke beizutragen.

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

14. Eigentümer und Besitzer der Grundstücke Bernöckersiedlung 11a und 11b, Fl.-Nrn. 1802/10 und 1802/11

a. Zur von den Einwendern in Zweifel gezogenen Planrechtfertigung vgl. die Ausführungen unter D.

b. Zur von den Einwendern erwähnten Lärmbelastung hinsichtlich des Baulärms vgl. die Ausführungen unter E.6.c.

Die Grundstücke mit den Flur-Nrn. 1802/10, Bernöckersiedlung 11a, und 1802/11, Bernöckersiedlung 11 b, grenzen nicht direkt an die Bahnlinie an und befinden sich ca. 80 m östlich des geplanten Haltepunkts inmitten der Bebauung der Bernöckersiedlung.

Auf Grund dieser Entfernung handelt es sich nicht um Immissionsorte der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist. Dies gilt in analoger Weise für die Auswirkungen des Baulärms.

c. Hinsichtlich der Lärmbelastung aus dem Betrieb vgl. die Ausführungen unter E.6.a.

Auf Grund der Entfernung vom geplanten Haltepunkt handelt es sich bei den Grundstücken, auf die sich die Einwendungen beziehen, nicht um Immissionsorte der schalltechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist, was auch den Lärmkarten der schalltechnischen Berechnung zu entnehmen ist.

d. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung vgl. die Ausführungen unter E.6.e. Zudem besteht bereits auf Grund der Entfernung der Grundstücke vom Bahnhaltepunkt keine Betroffenheit.

e. Hinsichtlich der Lichteinwirkungen vgl. die Ausführungen unter E.6.d.

Im lichttechnischen Gutachten samt seiner Ergänzung, das Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, wird dargelegt, dass die vorgesehene Beleuchtungsanlage des Haltepunktes den gesetzlichen Vorgaben entspricht und hinzunehmen ist. Die Beleuchtungsanlagen auf dem Schulgelände sind nicht Inhalt der Planfeststellung. Zudem handelt es sich auf Grund der Entfernung der Grundstücke, auf die sich die Einwendungen beziehen, vom geplanten Haltepunkt nicht um Immissionsorte der lichttechnischen Berechnung, so dass hier von geringeren Auswirkungen als bei den ausgewählten Immissionsorten auszugehen ist.

f. Hinsichtlich des Eigentumsrechts, auf das die Einwender sich berufen, vgl. die Ausführungen unter F.1.f.

g. Zur Parksituation vgl. die Ausführungen unter F.1.g.

G. Gesamtergebnis

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

Die Bauwerke können nahezu ausschließlich auf öffentlichem Grund errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke für die Bauzeit und dauerhaft sind nur in untergeordnetem Umfang erforderlich. Deren Eigentümer haben sich dem Grunde nach mit der Flächeninanspruchnahme einverstanden erklärt. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner sowie der Allgemeinheit, etwa der Stra-

ßenverkehrsteilnehmer während der Bauzeit, erscheinen hinnehmbar, insbesondere da auch hinsichtlich der Bauweise, soweit möglich, Rücksicht genommen wird.

Die vorgesehene bauliche Ausführung gewährleistet unter zusätzlicher Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen gegenüber Luftschall, Sekundärluftschall, Erschütterungen und Lichteinwirkungen aus dem Bau- und Fahrbetrieb ausreichend Schutz, so dass beim Betrieb für die vorhandene trassennahe Bebauung keine unzumutbaren dauernden Beeinträchtigungen entstehen.

Die Pläne konnten deshalb unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

H. Kosten

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

Hinweis: Eine Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht gesondert.

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.:

- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Eisenbahn-Signalordnung (ESO)
- Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Obri-NE) und Anhang zu den Oberbau-Richtlinien
- Unfallverhütungsvorschrift "Schienenbahnen" (DGUV-Vorschrift 73)
- Unfallverhütungsvorschrift "Arbeiten im Bereich von Gleisen" (DGUV-Vorschrift 77)

Hinweis zur Bahnsteigbeleuchtung:

Die Antragstellerin hat zu prüfen, inwieweit eine Nachtabstaltung bzw. ein Herunterdimmen der Beleuchtung im Sinne der Interessen der Anlieger unter Einhaltung der technischen Regelwerke für die Beleuchtung von Bahnsteigen und Beachtung der Verkehrssicherungspflichten erfolgen kann.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München) schriftlich erheben. Die Klage kann innerhalb der genannten Monatsfrist statt dessen auch elektronisch unter Verwendung einer qualifizierten elektronischen Signatur nach § 2 Nr. 3 des Signaturgesetzes oder auf einem anderen sicheren, bekannt gegebenen Übermittlungsweg im Sinne der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit (ERVV-VwG, GVBl. 2016, S. 69) erhoben werden. Die einzelnen Anforderungen an die Einreichung der Klage in elektronischer Form, ein-

schließlich der ggf. bekannt gegebenen anderen sicheren Übermittlungswege, sind auf der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) veröffentlicht.

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 Beschluss (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung) beifügen, ferner (jedoch nicht bei elektronischer Klageerhebung) drei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweis zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Possart
Oberregierungsrat