

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Varianten und Variantenvergleich</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Beschreibung des vorhandenen Zustandes</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Beschreibung des geplanten Zustandes</b> .....	<b>7</b>
5.1	Bahnübergang km 62,080 .....	7
5.2	Straße Kr MÜ 21 .....	7
5.3	Neubau Stützmauer .....	9
5.4	Neubau SÜ Kirchbrunner Bach .....	9
5.5	Bahngraben.....	10
<b>6</b>	<b>Tangierende Planungen</b> .....	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Temporär zu errichtende Anlagen</b> .....	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>Baudurchführung</b> .....	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>11</b>
9.1	Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen .....	12
9.2	Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter .....	14
9.2.1	Schutzgut "Mensch" .....	14
9.2.2	Schutzgut "Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt" .....	15
9.2.3	Schutzgut "Fläche" .....	15
9.2.4	Schutzgut "Boden".....	15
9.2.5	Schutzgut "Wasser" .....	15
9.2.6	Schutzgut "Klima, Luft" .....	16
9.2.7	Schutzgut "Landschaft" .....	16
9.2.8	Schutzgut "Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter".....	16
9.2.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	17
9.3	Bewertung der Umweltauswirkungen.....	17
<b>10</b>	<b>Weitere Rechte und Belange</b> .....	<b>21</b>
10.1	Grunderwerb .....	21
10.2	Kabel und Leitungen.....	21
10.3	Straßen und Wege.....	22
10.4	Kampfmittel .....	22

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

10.5	Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial .....	22
10.6	Gewässer .....	22
10.7	Land- und Forstwirtschaft .....	23
10.8	Brand- und Katastrophenschutz .....	23
<b>11</b>	<b>Abkürzungen .....</b>	<b>24</b>

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

## 1 ANTRAGSGEGENSTAND (UMFANG DES BAUVORHABENS)

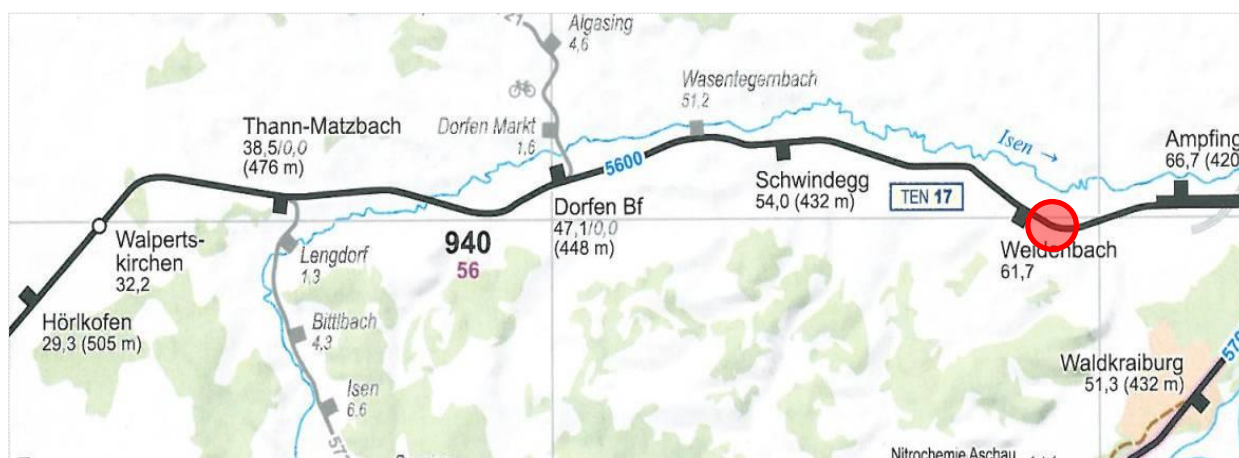
Die Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn) wird durch eine Kreisstraße Mü 21 in km 62,080 höhengleich gekreuzt. Die Kreisstraße Mü 21 verbindet die Ortsteile Stefanskirchen (Gemeinde Ampfing), Weidenbach (Gemeinde Heldenstein) und Rattenkirchen (Gemeinde Rattenkirchen). Der Bahnübergang hat eine regionale Bedeutung und bietet Zugang zu landwirtschaftlichen Flächen sowie zu Privatgrundstücken.

Die Bahnübergangssicherungsanlage in km 62,080 „Weidenbach“ befindet sich im Bf Weidenbach und wird durch eine NFA gesichert.

Die bestehende Anlage wird beseitigt und durch einen Straßenausbau des bahnparallelen Weges (Blumenau) Richtung Osten als Kreisstraße Mü 21 und Errichtung einer Straßenüberführung über den Kirchbrunner Bach ersetzt.

Die Strecke 5600 ist im Abschnitt km 21,1 - 66,7 eine eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn. Sie ist im konventionellen Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) enthalten. Die Strecke ist als Bestandteil des BZ-Kernnetzes dem Steuerbezirk 2 (Rosenheim) zugeordnet.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt nach dem Verzeichnis der örtlichen zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) 140 km/h. Der Bremswegabstand im betroffenen Bereich beträgt 1000m. Die Strecke ist mit Zugfunk und PZB ausgerüstet.



BÜ km 62,080 Strecke 5600 - Lage im Netz  
(Quelle: Eisenbahn Atlas Deutschland, 9. Auflage, 2014)

Der Bahnübergang „Weidenbach“ befindet sich in der Gemeinde Heldenstein. Straßenbaulastträger der Kreisstraße MÜ 21 ist der Landkreis Mühldorf am Inn.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

*BÜ km 62,080 Strecke 5600 – Lage im Netz*

Eigentümer der Strecke	DB Netz AG
Strecken-Nr.	5600
Streckenbezeichnung	München Ost Pbf – Simbach (Inn)
Streckenabschnitt	Weidenbach (MWDB)
Gleise im Streckenabschnitt	ingleisig
Streckenstandard	TEN konventionell
Traktion	nicht elektrifiziert
Verkehrsart	Personenzüge (Pz) / Güterzüge (Gz)
Höchstgeschwindigkeit im Streckenabschnitt	140 km/h
Regionalbereich	Süd
Bundesland	Bayern
Gemeinde	Heldenstein
Gemarkung	Weidenbach

## **2 PLANRECHTFERTIGUNG (ANLASS DES BAUVORHABENS)**

Der wärterbediente Bahnübergang (BÜ) ist technisch abgängig und steht zur Erneuerung an. Im ersten Schritt wurde im Rahmen des von der Zentrale der DB Netz AG auferlegten WÄSCH-Programms, der BÜ mit einer technischen Hilfseinrichtung zur Erhöhung der Sicherheit bei der Bedienung der Stellwerksanlage (WÄSCH-Programm 2) ausgestattet. Die technische Hilfseinrichtung erzeugt eine optische und akustische Meldung beim Vergessen der Schrankenbedienung oder dem unzeitigen Öffnen der Schrankenanlage bei Fahrstraßeneinstellungen. Auf Grund der anstehenden Beseitigung der Bahnübergangssicherungsanlage wurde auf die Umsetzung des WÄSCH-Programm 1 (Herstellung Signalabhängigkeit) verzichtet.

## **3 VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH**

Um eine sinnvolle Kreuzungsmaßnahme im Knoten Weidenbach zu finden, ist der Endzustand der ABS 38 München – Mühlendorf – Freilassing (2-gleisiger Ausbau, Elektrifizierung) zu berücksichtigen. Für die Beseitigung des Bahnüberganges in Weidenbach wurde eine breite Variantenuntersuchung für die Ersatzmaßnahme durchgeführt.

### **Variante 1 – Umbau Bahnübergang**

Ein Bahnübergang ist in Weidenbach nicht realisierbar. Durch den geänderten Planungsauftrag des BMVI vom 30.04.2019 ist die ABS 38 mit einer Streckengeschwindigkeit von bis zu 200km/h zu planen. Im Abschnitt Weidenbach wird die Höchstgeschwindigkeit von 200km/h erreicht. Aus Sicherheitsgründen sind bei Streckengeschwindigkeiten größer 160km/h keine höhengleichen Kreuzungen erlaubt.

### **Variante 2 – Ingenieurbauwerke in km 62,020**

Es wurden als mögliche Ersatzmaßnahmen unmittelbar östlich des bestehenden Bahnübergangs eine Eisenbahnüberführung mit Grundwasserwanne und eine Straßenüberführung geplant. Beide Varianten hätten eine starke Beeinträchtigung von einem §30 Biotop zur Folge.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Bei einer Straßenüberführung wurden zusätzlich folgende Punkte in der Abwägung berücksichtigt:

Aus Gründen der Unfallsicherheit ist ein Anschluss an den bereits bestehenden Kreisverkehr zu planen. Die bisherige Kreuzung stellte sich als Unfallschwerpunkt heraus, daher ist eine Entkopplung der Verkehrsströme und die Schaffung verbesserter Sichtbeziehungen notwendig. Daher müsste die überführte Straße zwingend an den Kreisverkehr angebunden werden. Dadurch ergibt sich eine sehr kurze Entwicklungslänge auf dem Scheitel und damit einhergehend eine hohe Längsneigung. Dies wäre auch mit einer zusätzlichen Kehre der Fall. Die ausgeprägte Steigung führt die Straßenüberführung an die Planungsgrenzwerte, die Grenzwerte für Radverkehre wären bereits überschritten.

Die An- und Abrampung der Straßenüberführung sorgt durch den notwendigen Trassenverlauf für erhebliche Eingriffe im Bereich der Bahnhofstraße und deren östlichen Anlieger. Die Straßenführung verläuft noch im Anwohnerbereich auf erhöhtem Niveau, dadurch müssen die jetzigen Zufahrten der Anwohner verlegt werden, da diese nicht mehr zur Verfügung stehen.

Durch diese erhöhte Lage findet ein Eingriff in das Abflussverhalten des Oberflächenwassers statt. Die Versickerungsfläche wird verringert, das abfließende Wasser rückgestaut. Das Schadenspotential der Anwohner nimmt daher signifikant zu.

Zusätzlich wird das landschaftliche Erscheinungsbild nachhaltig beeinflusst, da der Scheitelpunkt der Straßenüberführung bei ca. 7m über der Gleisachse läge. Das städtebauliche Erscheinungsbild der Gemeinde Weidenbach wäre maßgeblich verändert.

Eine Eisenbahnüberführung könnte nahezu die ursprünglichen Verkehrswege aufrechterhalten, hätte aber auf Grund der benötigten Grundwasserwanne und der erforderlichen Pumpstation ein Mehrfaches an Bau- und Instandhaltungskosten zur Folge.

### **Variante 3 Umlegung und bahnparallele Führung der Kreisstraße MÜ 21 – Ost 1**

Diese Variante sieht eine Parallelführung der Kr MÜ 21 an der Bahntrasse entlang bis zur bestehenden Straßenüberführung der St 2084 bei Bahn km 62,980 vor und einen Anschluss an diese. Hierfür sind der Ausbau des bestehenden Wirtschaftsweges bahnrechts von km 62,100 bis km 62,980 zur Kreisstraße sowie der Neubau einer Straßenbrücke über den Kirchbrunner Bach bei km 62,760 erforderlich. Von dem Ausbau zur Kreisstraße wäre ein Weiher betroffen. Die den Weiher säumenden Flächen sind kartierte Biotopflächen.

Diese biotopkartierten Gehölze stellen wertvolle Habitatstrukturen und damit potentiell wertvollen Lebensraum dar; am Kirchbrunner Bach und damit in direkter Nachbarschaft wurden mehrere Quartierbäume mit Habitateignung für Vögel und/oder Fledermäuse erfasst. Zudem belegen Batcorder-Auswertungen das Vorkommen diverser Fledermausarten. Der Weiher an sich stellt ein potentiell Laichhabitat für Amphibien dar.

Aus o.g. Gründen sollte auf einen Straßenausbau im nördlichen Bereich des Weihers verzichtet und somit ein indirekter Eingriff in die anliegenden und damit in direktem Wirkgefüge stehenden Biotope vermieden werden.

### **Variante 4 Umlegung und bahnparallele Führung der Kreisstraße MÜ 21 – Ost 2**

Umlegung und bahnparallele Führung der Kreisstraße Kr MÜ 21 an der Bahnstrecke entlang bis zur neugebauten Straßenüberführung der St 2084 bei Bahn-km ca. 62,500 unter Ausbau des bestehenden Wirtschaftsweges.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Ab Bahn-km 62,500 verläuft die Trasse süd-östlich des Weihers, welcher vom Kirchbrunner Bach gespeist wird. Des Weiteren ist der Neubau einer Straßenüberführung über den Kirchbrunner Bach ist erforderlich.

### **Vorzugsvariante**

Die DB Netz AG hat sich in Abstimmung mit dem Landkreis Mühldorf für die Variante 4 - Bahnübergangsbeseitigung mit Umlegung Kreisstraße MÜ 21 in Richtung Osten und Neubau Bachbrücke (Ost 2) entschieden. Ausschlaggebend hierfür war die geringe Anzahl an Betroffenen. Der direkte Eingriff in ein Biotop, der bei den Ingenieurbauwerken oder der Straßenvariante Ost 1 notwendig ist, kann in Variante 2 vermieden werden. Ebenso kann die Verkehrsbeziehung möglichst lange aufrecht gehalten werden, da der Bahnübergang erst nach Fertigstellung der bahnparallelen Straße geschlossen wird und es somit kaum Einschränkungen der Verkehrsteilnehmer gibt. Die Wirtschaftlichkeit der Ersatzmaßnahme ist zudem gewahrt.

## **4 BESCHREIBUNG DES VORHANDENEN ZUSTANDES**

Die bestehende Bahnanlage befindet sich innerhalb der Grundstücksgrenzen der DB AG. Außerhalb der Bahngrenzen befinden sich die Grundstücke in Privatbesitz bzw. im Besitz der öffentlichen Hand.

Auf dem Streckenabschnitt Schwindegg - Ampfing befindet sich bahnrechts ein durchgängiger Kabeltrog, der als GFK-Stelzentrog Gr. I auf der freien Strecke ausgeführt ist.

Bahnrechts befindet sich ein Entwässerungsgraben, der im Bereich des Bahnüberganges mit einem Durchlass versehen ist.

Zur Stromversorgung des BÜ Schalthauses dient ein Standverteiler am Schalthaus. Der Standverteiler versorgt zusätzlich die BÜ-Beleuchtung. Die Einspeisung des Standverteiler erfolgt über ein Niederspannungskabel vom Typ NYY 4x16 mm<sup>2</sup> aus der UV DB Energie im Fdl Raum des EG.

Die Bahnübergangssicherungsanlage in km 62,080 „Weidenbach“ befindet sich im Bf Weidenbach und wird durch eine NFA gesichert. Die BÜSA wird mittels zwei Vollschraken gesichert. An den Antrieben befindet sich jeweils ein Läutewerk. Der Bahnübergang wird vom Fdl Weidenbach mittels eines Bedienpultes im mechanischen Stellwerk Weidenbach bedient. Zur Beobachtung des Straßenverkehrs steht dem Fdl Weidenbach ein Monitor zur Verfügung.

Straßenbaulastträger:	Landkreis Mühldorf/Inn
Straßenart:	Kreisstraße
Straßenname:	MÜ 21
Straßenbelag:	Asphalt
BÜ-Belag:	Gleis 1: Kleinflächeninnen- und -außenplatten v. STRAIL mit T-Bordstein Gleis 2: Kleinflächeninnen- und -außenplatten v. innoSTRAIL mit T-Bordstein

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Oberbauform:	W - 54 - B 90 (in beiden Gleisen)
Ortslage:	außerorts
Geschwindigkeit:	keine Beschränkung
Straßenbreite:	6,00 m (auf BÜ), 4,80 m l.d.B.; 4,50 m r.d.B.
Gehwege:	nein
Schleppkurvenberücksichtigung:	ja
Kreuzungswinkel:	100 gon
Verkehrsstärke:	DTV = 710 Kfz/24h, gemäß SVZ 2010, Zählstellennummer 77409807, BAYSIS
Einmündende Wege:	Quadrant II: unbefestigter Feldweg Quadrant IV: asphaltierter Feldweg

## **5 BESCHREIBUNG DES GEPLANTEN ZUSTANDES**

### **5.1 Bahnübergang km 62,080**

Der Bahnübergang km 62,080 wird vollständig rückgebaut und durch einen Straßenausbau des bahnparallelen Weges Richtung Osten und Neubau einer Straße mit Errichtung einer Straßenüberführung über den Kirchbrunner Bach ersetzt.

Folgende Rückbaumaßnahmen sind durchzuführen:

- Die gesamte Außen- und Innenanlage des BÜ
- Kamera und Monitor
- Kabelanlage

Im Bereich des Bahnübergangs wird die Fahrbahnbefestigung zurückgebaut und das Regelprofil des Bahnkörpers hergestellt.

Das Regelprofil ist unter Beachtung der Randwege, Kabeltröge, Dämme (topographische Anpassungen) und der Entwässerung / des Durchlasses beidseitig herzustellen.

Auf beiden Seiten des Gleises sind Absperrungen mit reflektierenden Elementen zu errichten.

### **5.2 Straße Kr MÜ 21**

Der Neubau der Kreisstraße erstreckt sich über eine Länge von ca. 1,016 km.

Im ersten Abschnitt verläuft die Straße weitgehend parallel zur Bahnlinie im Bereich des bestehenden Feldweges „Blumenau“. Im zweiten Abschnitt schwenkt die Straße von der Bahnstrecke Richtung Süden ab und kreuzt den Kirchbrunner Bach. Die Straße schließt im Westen an die „alte“ Staatsstraße St 2084 an.

Entsprechend der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) wird die Straße der Kategorie LS IV (Landstraße nahräumig) eingestuft sowie nach RAL 2012 in die Entwurfsklasse EKL 4 eingeordnet.



Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Im Bereich des Bahnübergangs (auf ca. 165 m) wird die Straße aufgrund ihrer Lage „im Vorfeld bebauter Gebiete“ als eine Stadtstraße betrachtet und gemäß Richtlinien die Anlage für die Stadtstraßen (RASt 06) geplant. Für den Bereich gilt die Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h.

Im Anschluss erfolgt die Trassierung der freien Strecke nach der Richtlinie für die Anlagen von Landstraßen (RAL 2012). Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Vorhandene Grundstücks- und Feldzufahrten werden an die neuen Verhältnisse angepasst.

Der Höhenverlauf der Straße richtet sich weitgehend nach der Topografie des anstehenden Geländes. Des Weiteren wird er durch die erforderliche Höhe der Straßenoberkante an der SÜ über den Kirchbrunner Bach bestimmt.

In Übereinstimmung mit der Entwurfsklasse EKL 4 wurde gem. RAL 2012 der Regelquerschnitt RQ 9 gewählt. Dieser berücksichtigt eine Fahrbahnbreite von 6 m ohne Trennung der beiden Fahrrichtungen und beidseitige Bankette mit einer Breite von 1,5 m.

Die Böschungen werden mit einer Neigung 1 : 1,5 ausgebildet. Der Übergang zwischen Böschung und Gelände wird ausgerundet, wobei die Länge der Ausrundung abweichend von Vorgaben der RAL 2012 1,5 m beträgt. Die Reduzierung der Tangentenlängen für die Böschung wurde aufgrund des geringeren Flächenbedarfs und damit geringerem Grunderwerbs vorgenommen.

Im Einschnitt ist eine 1,0 m bis 1,5 m breite Mulde zur Sammlung und Ableitung des Oberflächenwassers geplant.

Die Fahrbahnbefestigung erfolgt gemäß den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ RStO 2012.

Die vorhandene Haltesichtweite im Bereich der SÜ liegt bei ca. 95 m und erreicht damit die erforderliche Haltesichtweite gem. RAL 2012.

Die Überholsichtweite gemäß RAL von 600 m ist aufgrund der straßennahen Bebauung sowie des vorhandenen Bauwerkes BW K 49/2s nicht gegeben. Einfriedungen und Dammböschung wirken als Sichthindernisse. Markierung und Beschilderung sind im Einvernehmen mit der Verkehrsbehörde herzustellen (Beschilderung von Überholverbots und Markierung von Sperrlinien).

Für die Straßenentwässerung kommt auf Grund des kaum versickerfähigen anstehenden Bodens und des hohen Grundwasserstandes (teilweise direkt unter Geländeoberkante) nur eine Ableitung in bestehende Vorfluter in Betracht. Dies soll über Transportmulden geschehen. Vorschlag: Für eine endgültige Dimensionierung der erforderlichen Regenrückhalteeinrichtungen wurden Vorabstimmungen bzgl. der zulässigen Einleitmengen mit dem WWA Rosenheim getätigt. Es wurden hinreichende planerische Annahmen für die zukünftige Dimensionierung zu Grund gelegt.

Die Kreisstraße Kr MÜ 21 erhält eine Schutzeinrichtung nach RPS 2009 in folgenden Bereichen von km 62,395 bis km 62,770 am linken Fahrbahnrand sowie im Bereich der SÜ über den Kirchbrunner Bach beidseitig.

Die Kreisstraße wird mit Fahrbahnmarkierungen, Leitpfosten sowie verkehrsregelnder und wegweisender Beschilderung ausgestattet.



Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

### **5.3 Neubau Stützmauer**

Im Zuge der Umverlegung der Kr Mü 21 ist ca. bei km 62,500 die Erstellung einer Stützkonstruktion erforderlich um die ca. 12 m hohe Böschung der St 2084 abzufangen. Die Kr Mü 21 tangiert dort, in der Nähe des vorhandenen Brückenwiderlagers der SÜ K49/2s der St 2084, die konusförmigen Ausläufer des Straßendamms in dessen Ausrundungsbereich.

Die Bodenvernagelung wird mit einer Spritzbetonschale geplant, bei einer maximalen Stützwandhöhe von 4,01 m, einer Länge von 25,00 m und einem Neigungswinkel gegen die Vertikale von 10°. Das Bauwerk ist der geotechnischen Kategorie GK2 nach DIN 1054 zuzuordnen, nachdem der Geländesprung < 10 m, aber > 2 m ist. Durch die Ausführung mit Spritzbeton ist gewährleistet, dass die Abfangung bestmöglich der gekrümmten Geometrie angepasst ist, die sich aus der Bogenlage, der veränderlichen Böschungshöhen und der Neigung des Stützbaues ergibt.

Unterhalb des Kopfbalkens, wird böschungsseitig eine gepflasterte Mulde zur Ableitung anfallenden Oberflächenwassers hergestellt. Anschluss zur bereits vorhandenen Entwässerungsmulde am Böschungsfuß wird hergestellt. Um eine Belastung infolge Wasserdrucks zu vermeiden ist böschungsseitig außerdem eine Dränmatte vorzusehen. Über diese wird Sickerwasser einem am Fuß verlegten Dränrohr übergeben, das an den Bauwerksenden in die Straßenmulde entwässert und zusätzlich durch Wanddurchlässe direkt durch die Bodenvernagelung.

### **5.4 Neubau SÜ Kirchbrunner Bach**

Die neue Straßenüberführung wird als Stahlbetonrahmen ausgebildet. Als Gründungsart wird gemäß Baugrundgutachten eine Tiefgründung mit Bohrpfählen gewählt. Das Bauwerk liegt im Kurvenbereich der neuen Straße. Der Entwurfsradius beträgt 200 m, die Querneigung 7 %. Die Lage des Bauwerkes orientiert sich am tatsächlichen Gewässerverlauf.

Der Ansatzpunkt zur Erstellung der Bohrpfähle liegt oberhalb des Bemessungswasserspiegels des Kirchbrunner Baches, sodass zur Bauwerkserstellung weder Baugruben, noch etwaige Verbauten erforderlich werden. Es liegen gespannte Grundwasserverhältnisse vor, die berücksichtigt werden müssen, da die Bohrpfähle bis in den Aquifer einbinden. Der bauzeitliche Bemessungswasserstand liegt allerdings unterhalb des Ansatzpunktes der Bohrpfähle, sodass keine Wasserhaltungsmaßnahmen vorzusehen sind. Bei der Herstellung der Bohrpfähle ist die Verwendung von nicht wassergefährdenden Stoffen durch die Sicherheitsdatenblätter gemäß Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 nachzuweisen.

Der Halbrahmen wird direkt in Endlage, auf den Bohrpfählen erstellt, eine Umleitung oder Verrohrung des Kirchbrunner Baches ist dabei nicht erforderlich. Die Widerlager werden mitsamt den Flügelwänden in Ortbetonbauweise hergestellt, der Überbau mit Halffertigteilen und Ortbeton.

Nach Erstellung der Bauwerksabdichtung und der Bauwerksentwässerung, wird im Zuge der Herstellung des Straßendamms eine ausreichende Hinterfüllung eingebaut.

Bauwerksdaten der neuen SÜ Kirchbrunner Bach:

- Bauart: Stahlbetonrahmen
- Brückenklasse: Lastmodell LM1 nach DIN EN 1991 – 2
- Stützweite: 5,30 m

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

- Lichte Weite: 4,48 m
- Kleinste lichte Höhe: 2,84 m
- Kreuzungswinkel: 84 gon

Die Hinterfüllung und Entwässerung im Bereich der Widerlager wird gem. ZTV-E StB ausgeführt. Nach DIN 181196 wird als Hinterfüllmaterial GW, GI, SW oder SI in Lagen  $\leq 0,30$  m mit einem Verdichtungsgrad  $D_{Pr} \geq 1,0$  eingebaut.

Der Straßenoberbau auf dem Bauwerk wird gem. ZTV-ING 7-1, mit einer Bauwerksabdichtung, einer Schutzschicht aus Gussasphalt und einer Deckschicht aus Splittmastixasphalt (SMA) ausgeführt. Die Deckschicht im Brückenbereich entspricht dabei der Deckschichtstärke im übrigen Straßenbereich.

## **5.5 Bahngraben**

Der Durchlass im Bereich des Bahnübergangs, welcher sich auf der südlichen Seite befindet wird rückgebaut und ein Bahngraben neuprofilert.

Von Bahn-km 62,130 bis km 62,430 r.d.B. wird der bestehende Bahngraben verrohrt. Die Entwässerung der Bahn erfolgt in diesem Bereich über eine Tiefenentwässerung.

## **6 TANGIERENDE PLANUNGEN**

Die folgenden korrespondierenden Maßnahmen sind bekannt und berücksichtigt:

Neubau der Straßenüberführung der St 2084 über die Strecke 5600 bei km 62,465 als Anbindung an die Autobahn A94 im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern.

Die ABS 38 im relevanten Planungsabschnitt PA1 Markt Schwaben - Ampfing umfasst den zweigleisigen Streckenausbau und die Elektrifizierung.

## **7 TEMPORÄR ZU ERRICHTENDE ANLAGEN**

Bauzeitlich werden für die Baustelleneinrichtung und die Baustraßen sowohl bahneigene Grundstücke als auch Grundstücke Dritter benötigt. Die BE-Flächen können vom öffentlichen Straßennetz angefahren werden. Bei fehlenden Zuwegungen werden Bauprovisorien (Baustraßen) errichtet. Nach Abschluss der Maßnahme wird der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt.

Die Einverständniserklärungen zur bauzeitlichen Nutzung der Grundstücke sind nach Beteiligung der betroffenen Eigentümer einzuholen.

## **8 BAUDURCHFÜHRUNG**

Die voraussichtliche Bauzeit des Bahnübergangs beträgt ca. 13 Monate und ist für das Kalenderjahr 2022-2023 vorgesehen.

**Bauphase 1** Baufeldfreimachung, Herrichten von Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsflächen

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

- Bauphase 2** Herstellung Stützmauer,  
Erdarbeiten (Erdabtrag, Bodenaustausch/-verbesserung) für Kr MÜ 21 im Abschnitt km 62,420 - 62,900,  
Herstellung SÜ Kirchbrunner Bach
- Bauphase 3** Rückbau Wirtschaftsweg und Erdarbeiten (Erdabtrag, Bodenaustausch/-verbesserung) für Kr MÜ 21 im Abschnitt ca. km 62,220 - 62,420
- Bauphase 4** Rückbau Wirtschaftsweg und Erdarbeiten (Erdabtrag, Bodenaustausch/-verbesserung) für Kr MÜ 21 im Abschnitt ca. km 62,090 - 62,220,  
Neubau Durchlass ca. km 62,100,  
Herstellung provisorische Zufahrt für Anlieger Axenbach 1, 2 und Schmidham 1
- Bauphase 5** Rückbau Wirtschaftsweg/Kr Mü 21 und Erdarbeiten im Abschnitt km 62,000 - 62,100 (Im Bereich des Bahnübergangs halbseitig zu Aufrechterhaltung der Andienung mit LKW Verkehr für die Anwesen Axenbach 1, 2 und Schmidham 1),  
Einbau Asphalttragschicht im Abschnitt km 62,000 - 62,900
- Bauphase 6** Rückbau Bahnübergang, Rückbau provisorische Zufahrt,  
Herstellung Anschlussbereich km 62,900 bis Bauende (Erdarbeiten, FSS und Asphalttragschicht)
- Bauphase 7** Deckschichteinbau, inklusive Bereich SÜ Kirchbrunner Bach,  
Restarbeiten, Markierungsarbeiten, Beschilderung,  
Herstellung restlicher Anschlussbereiche
- Bauphase 8** Rückbau Baustelleneinrichtung und BE-Fläche

Das Umleitungskonzept setzt voraus, das die A 94 bis zum Baubeginn fertiggestellt ist.

Zur Aufrechterhaltung der Andienung mit LKW-Verkehr für die Anwesen Axenbach 1, 2 und Schmidham 1 wird der Bahnübergang solange erhalten, bis die neuen Kreisstraße Kr MÜ21 in einem befahrbaren Zustand hergestellt ist (Asphalttragschicht).

Der PKW Verkehr kann bis über die EÜ bei km 61,318 „Am Brühl“ umgeleitet werden.

Die Fußgänger und Radfahrer können die EÜ Kehrheimer Bach nutzen.

Das Umleitungskonzept ist abschließend mit dem Landratsamt Mühldorf und der Gemeinde Heldenstein abzustimmen.

Bauzeitlich ist eine Sicherung bei Gleisquerung zu den BE-Flächen zu errichten.

## **9 ZUSAMMENFASSUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN**

Im Wesentlichen wird durch die Baumaßnahme die Schutzgüter Boden, Pflanzen/ Tiere, Landschaft, Mensch betroffen. Die Beeinträchtigungen sind dauerhaft. Ökologisch wertvolle Flächen werden in geringem Maße betroffen. Die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen/ Tiere sind ausgleichbar. Die Beeinträchtigungen des Schutzguts Landschaftsbild sind

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

nur teilweise ausgleichbar, wodurch eine Ersatzzahlung anzusetzen ist (Bemessung nach Anlage 2.2 bzw. 5 der Vollzugshinweise zur BayKompV).

Die Baumaßnahme ist mit keinen erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Klima, Kultur- und Sachgüter verbunden.

Insgesamt ist das Vorhaben aus naturschutzfachlicher Sicht durch die dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensierbar.

Gemäß UW-Leitfaden, Anhang III-13 v. 07.11.2016, sind seit dem 01.01.2017 die Maßnahmenblätter ausschließlich aus FINK zu generieren. Das EBA-Formblatt entfällt ersatzlos.

Obwohl im System FINK eine Eingabe bezüglich der Zuständigkeit für dauerhafte Erhaltung und Pflege hinterlegt werden kann, wird diese in den aus FINK erstellten Maßnahmenblätter nicht aufgeführt. Der aus FINK generierte Ausdruck sieht diese Angabe nicht vor, auch wenn sie im System hinterlegt ist.

Zur vollständigen Dokumentation der Zuständigkeiten bzgl. der Maßnahmen A2, A4 bis A7:

Die Verantwortung zur Durchführung von Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen liegt bei DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd.

## **9.1 Ausschluss- und Verminderungsmaßnahmen**

Nach § 15, Abs. 1, BNatSchG, ist der Verursacher eines Eingriffes verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen oder die projektbedingten Auswirkungen auf ein nicht vermeidbares Maß zu reduzieren.

Maßnahmenkomplex „V“ (Maßnahmen-Kürzel gemäß LBP): Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auf Ebene des Bauvorhabens (projektimmanent bereits eingearbeitet)

Durch entsprechende Trassierungen können die Inanspruchnahmen im Feuchtgebietskomplex bei Bahn-km 62,0 minimiert werden.

Der Einmündungsbereich der Straße nach Axenbach wurde an den Bestand angepasst, sodass der Wurzelbereich des Altbaumbestands bestmöglich geschont wird und die Bäume erhalten werden können.

Die Entwässerungsmulden enden vor dem Traufbereich der Bäume, bei weiteren Großbäumen an der Strecke der KrMü12 werden die Entwässerungsmulden südlich um den Stamm herumgeführt bzw. enden vor dem Traufbereich, sodass Beeinträchtigungen von Starkwurzeln weitest möglich vermieden werden.

Das Entwässerungsbecken am Weiher bei Bahn-km 62,8 wurde außerhalb eines wertvollen Gehölzbestands angelegt bzw. im Zuge des Planungsverlaufs entsprechend versetzt.

Die BE-Fläche nördlich des BÜ wurde insoweit angepasst, dass Weidengebüsche nicht betroffen sind.

Die Überbrückung des Kirchbrunner Bachs erfolgt beidseits mit durchlaufenden Trockenborden, wodurch die Zerschneidung des Bachsystems minimiert wird.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Durch Bau im Bereich der Trasse (keine Inanspruchnahmen von zusätzlichen Baufeldern) können die Eingriffe in den Altbaumbestand am Kirchbrunner Bach minimiert werden.

### Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen auf Ebene des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP)

Zur größtmöglichen Schonung der Umwelt tragen folgende Maßnahmen bei:

bauzeitlich:

- Verwendung von lärm- und schadstoffreduzierten Baumaschinen.
- Auszubauende Stoffe werden begutachtet und im Falle einer Kontamination fachgerecht unter Vorlage des Entsorgungsnachweises beseitigt.
- Die ökologisch wertvollen Flächen nach Art. 23(1) BayNatSchG und Gehölze nach § 39 (5) BNatSchG sind gegenüber Vernichtung oder Beschädigung zu schützen. Eine unvermeidbare Flächeninanspruchnahme ist auf ein Minimum zu begrenzen. Die restlichen Flächen sind vor Inanspruchnahme durch Einfriedung zu schützen.

Zur Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen sind folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen (Maßnahmen-Kürzel gemäß LBP):

#### **V 1** Bauzeitlicher Schutz von sämtlichen Bäumen in Baustellennähe nach DIN 18920 (Abzäunung, Stammschutz, Schutz des Wurzelbereiches und der Krone).

Es wird sichergestellt, dass die Schutzzäune vor Beginn der Bauarbeiten aufgestellt sind.

Zur Anlage der Straßengrabenverrohrung bei der Birke nahe Bahn-km 62,320: Freilegen des Wurzelbereichs von Hand gemäß DIN 18920.

Bauzeitlicher Schutz von sonstigen Gehölzbeständen und Biotopstrukturen mittels Abzäunung.

#### **V 2** Fachgerechte Zwischenlagerung und Wiederverwendung von Oberboden.

Auf den Flächen für Baustelleneinrichtung / Materiallagerplätzen wird der Boden fachgerecht nach DIN 18915 abgetragen, in Mieten zwischengelagert und z. T. bei der Neugestaltung der Straßenböschungen und Ausgleichsflächen wieder verwendet.

### **Vermeidungsmaßnahmen Artenschutz**

#### **VA1** Allgemein vorzunehmende Maßnahme im Hinblick auf das Brutvogel- und Fledermausvorkommen: Fällung der Gehölze oder Rückschnitt von Gehölzen erfolgt vor Baubeginn

nur außerhalb der Brutvogelzeit vor dem 1. März bzw. nach dem 30. September jeden Jahres.

Dies dient auch als Vermeidungsmaßnahme für Fledermäuse, da eine Zerstörung potentieller Sommerquartiere vermieden wird. Prophylaktisch Fällung von Großbäumen jedoch möglichst im Oktober.

**VA 2** Einbringung u.a. von stehendem Totholz unter Nutzung der Bäume aus erfolgten Fällungen vor Ort; als potentielle Habitatstruktur zur Erhaltung der Lebensbedingungen für Fledermäuse und Höhlen bewohnende Vogelarten; mittelfristig ggf. Verbesserung.

**VA 3** Zauneidechse: Vorab (bis spätestens Ende März) gründliche Beseitigung von Versteckstrukturen in betroffenen Bereichen des Bahndammes und der bahnseitigen Böschung des Bahngrabens im Umfeld: v.a. bodennahes Abmähen/-schneiden von Vegetationsstrukturen vor Beginn der Aktivitätsphase, gründliche Entfernung des Schnittgutes.

Danach (April/Mai) aktive Vergrämung durch das Auslegen von Folien bzw. Abfangen der Tiere und Umsetzung in die CEF-Fläche. Zur Verhinderung der Rückwanderung in den Baubereich Anbringen von Reptilienschutzzäunen.

Nach Durchführung bestehen keine zeitlichen Einschränkungen für die Herstellung des Regelprofils / Bauarbeiten am Schotterkörper an den rückgebauten Bahnübergängen.

Die Abstimmung hat mit der ökologischen Bauüberwachung zu erfolgen.

Ziel ist, die Baumaßnahmen nicht in der Überwinterungszeit durchzuführen und danach die Tiere aus dem Baubereich zu entfernen.

**CEF 1** Anlage eines Lebensraumes für Zauneidechsen. Das Biotop ist spätestens im Sommer vor Baubeginn fertigzustellen. Ziel ist die Funktionserfüllung über einen Sommer vor Baubeginn.

**CEF 2** Anbringen von 6 Flachkästen (Sommer- und Winterkästen) für Fledermäuse im Vorfeld der Baumfällung in bestehenden angrenzenden Gehölzbeständen. Die Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit der ökologischen Bauleitung.

**CEF 3** Anbringen von 10 Nistkästen für Vögel im Vorfeld der Baumfällung in bestehenden angrenzenden Gehölzbeständen. Die Maßnahme erfolgt in Abstimmung mit der ökologischen Bauleitung.

## **9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter**

### **9.2.1 Schutzgut "Mensch"**

Aufgrund der geringen Entfernung von der Bahntrasse ist sowohl die Bebauung von Weidenbach als auch von Axenbach/ Blumenau durch Schallimmissionen der Bahn bereits vorbelastet. Dazu kommt noch die Vorbelastung durch Schall aus dem Straßenverkehr, vor allem auf der nördlich gelegenen, parallel zur Bahn verlaufenden Staatsstraße 2084. Aktive Maßnahmen gegen Lärm gibt es dort nicht.

Absehbare zukünftige Belastungen ergeben sich durch die A94 und die im Bau befindliche Brücke, einhergehend mit einer Verringerung der Erholungswirkung.

Die durch das gegenständliche Projekt zunehmenden immissionsbedingten Belastungen dürften für die Bevölkerung insgesamt eine untergeordnete Rolle spielen.



Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Baubedingt und betriebsbedingt ergeben sich durch die Planung v.a. Emissionen und optische Beeinträchtigungen für die direkt angrenzenden bzw. unmittelbar in der Nähe befindlichen Grundstücke. Anlage- und betriebsbedingt bedeutet dies einen Verlust an Lebensqualität v.a. für die direkten Anlieger, aber auch für Erholung Suchende.

### **9.2.2 Schutzgut "Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt"**

Bau- und anlagebedingt ist ein Verlust von Vegetationsstrukturen (biotopkartierten Gehölzen, nährstoffreichen und feuchten Ruderalfluren, trocken-mageren Altgrasfluren, Schilf, Hochstauden, Seggen) und dadurch Beeinträchtigung der Lebensraum- und Vernetzungsfunktion zu erwarten.

Es werden dabei sowohl anlagebedingt als auch baubedingt ökologisch wertvolle Flächen (nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG geschützt) beansprucht, v.a. die den Bahngraben begleitenden Säume und feuchten Hochstaudenfluren. Betriebsbedingt ergeben sich Beeinträchtigungen v.a. in den biotopkartierten Gehölzbeständen am Kirchbrunner Bach.

### **9.2.3 Schutzgut "Fläche"**

Der Flächenverbrauch wird auf ein Minimum reduziert, da auf einem Großteil der Strecke des auszubauenden Abschnitts der KrMü21 der bestehende Anliegerweg Blumenau genutzt wird.

Auch die temporäre Flächeninanspruchnahme wird auf ein Minimum reduziert, da vorwiegend bestehende versiegelte Flächen bzw. künftige Straßenabschnitte als BE-Flächen und Zufahrten verwendet werden.

### **9.2.4 Schutzgut "Boden"**

Es werden durch das Bauvorhaben Böden in einem Umfang von 6.366m<sup>2</sup> versiegelt. Eine Entsigelung von versiegelten Flächen ist nicht im gleichen Verhältnis wie die Versiegelung möglich. Es werden zudem insgesamt 74 m<sup>2</sup> Straßenflächen abseits der Ausgleichsflächen entsiegelt und zu Straßenbegleitgrün umgewandelt.

Es handelt sich im Plangebiet um mittel- bis geringwertige Böden. Unbelastete oder seltene Bodentypen treten nur kleinflächig auf (Auenböden/GW-beeinflusste Böden).

Bodenverdichtungen werden weitgehend vermieden, da die BE-Flächen und entsprechende Zufahrten vorwiegend über dem bestehenden Anliegerweg Blumenau realisiert werden sowie sukzessive dem gebauten Straßenverlauf folgen.

Der Ursprungszustand der BE-Flächen wird wieder hergestellt. Vgl. Maßnahme V2 (Unterlagen 12.3).

### **9.2.5 Schutzgut "Wasser"**

Es werden ca. 300 m Bahngrabenverrohrung vorgenommen, entsprechend geht offene Wasserfläche verloren. Relevante negative Einflüsse auf die Wasserqualität des Bahngrabens sind dabei nicht zu erwarten. Bei der Überbrückung des Kirchbrunner Baches sind bei Arbeiten nach dem Stand der Technik ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

Die straßenbegleitenden Entwässerungsmulden leiten nach Sammlung in Sammelbecken in bestehende Gräben ein, eine relevante Verschlechterung der Kleingewässer ist dabei nicht zu erwarten.



Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) kann aufgrund der beschriebenen Vermeidungs-/ Minimierungsmaßnahmen und der verbleibenden nur geringfügigen Auswirkungen eine Verschlechterung des chemischen und ökologischen Zustandes des Baches ausgeschlossen werden.

Durch die bachbegleitenden Ausgleichsmaßnahmen (A4) ist tendenziell eine Verbesserung des ökologischen Zustandes und ggf. auch des chemischen Zustandes möglich.

Verschlechterungen hinsichtlich des Wasserkörpers der Isen können sicher ausgeschlossen werden.

Wirkungen auf das Grundwasser (im Sinne der WRRL):

Bei gespannten Grundwasserverhältnissen und ziemlich geringen Ergiebigkeiten binden die Bohrpfähle für Brückenbau bis in den Aquifer ein (ca. bei 423,44 m ü. NN).

Für die Bohrpfähle müssen keine Wasserhaltungsmaßnahmen vorgesehen werden, da der bauzeitliche Bemessungswasserstand unterhalb des Ansatzpunktes der Bohrpfähle liegt. Es sind weder Baugruben, noch etwaige Verbauten zur Bauwerkserstellung erforderlich.

Bei der Herstellung der Bohrpfähle werden keine wassergefährdenden Stoffe verwendet (gemäß Verordnung (EG) Nr. 1907/2006).

Auch hinsichtlich des Grundwassers kann im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) aufgrund der beschriebenen Vermeidungs-/ Minimierungsmaßnahmen und der verbleibenden, nur geringfügigen Auswirkungen eine Verschlechterung ausgeschlossen werden.

### **9.2.6 Schutzgut "Klima, Luft"**

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine besonderen klimatischen Funktionsräume. Beim Schutzgut Klima/ Luft sind keine erheblichen Beeinträchtigungen festzustellen. Das Gebiet unterliegt bereits Belastungen von der Staatsstraße und künftig der A 94 und dazugehöriger Brücke.

### **9.2.7 Schutzgut "Landschaft"**

Die Landschaft östlich von Weidenbach wird intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die zum Zeitpunkt der Berichterstellung im Bau befindliche Brücke zur A 94 prägt bereits den Raum und teilt die Landschaft. Für den Raum kennzeichnend sind zudem einige ältere Bäume und Baumgruppen, welche durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen (Unterlage 12.3.1) geschützt und nicht beeinträchtigt werden. Es verbleibt eine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds und der Nutzbarkeit der Landschaft, da der bisher als Fuß- und Radweg genutzte Teil der künftigen Kr Mü 21 verloren geht. Trotz der bestehenden Beeinträchtigungen erfährt die Landschaft eine weitere Zerschneidung und optische Beeinträchtigung, welche die Landschaft in ihrer Erholungswirkung schmälert.

### **9.2.8 Schutzgut "Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter"**

Im Bereich des Bauvorhabens befinden sich keinerlei Bau- oder Bodendenkmäler.

Bei km 62,6 befindet sich ein kleines einfaches Marterl. Dieses ist durch die Planung nicht direkt betroffen. Es befindet sich im Bereich der Ausgleichsfläche A3 (Unterlage 12.3.1). Das Marterl kann problemlos versetzt werden, etwa an den Rand der Ausgleichsfläche.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

### **9.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Grundsätzlich bestehen im Ökosystem stets Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern von Natur und Landschaft.

Relevante Wechselwirkungen, wo prinzipiell für sich genommene Beeinträchtigungen nicht erheblich sind, sich in der Summe jedoch zu erheblichen Beeinträchtigungen kumulieren/summarische Wirkung entfalten, sind beim vorliegenden Bauvorhaben nicht gegeben.

### **9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen**

#### FFH-Verträglichkeit

Das nächstgelegene FFH-Gebiet (Isental mit Nebenbächen) ist ca. 2,5 km (Luftlinie) nordwestlich vom Plangebiet entfernt. Zwischen der Bahnstrecke und dem FFH-Gebiet liegt bereits die St 2084.

Es sind keine Gebiete nach den Richtlinien 92/43/EWG und 79/409/EWG (FFH- und Vogelschutzgebiete SPA) betroffen.

#### Artenschutz (s. saP-Unterlage 13)

Die vorliegende artenschutzrechtliche Prüfung wurde teilweise (Ostteil des Gebietes) unter der „worst-case-Unterstellung“ bearbeitet. Die artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG hat ergeben, dass bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen VA1-3 und vorgezogenen Maßnahmen CEF 1-3 Verbotstatbestände vermieden werden können.

Bei Durchführung der Maßnahmen bleibt die ökologische Funktion der Lebensstätten der relevanten betrachteten Arten unter den Vögeln, Reptilien, Fledermäusen damit im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Es ist keine populationsbezogene Verschlechterung des Erhaltungszustandes zu erwarten.

Mit den Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlagen 12.3) sind v.a. für die Zauneidechse, sowie für die gehölzgebundenen Vogelarten deutliche Optimierungen der Lebensräume verbunden.

Maßnahmen zum Schallschutz gemäß 16. BImSchV und Schutz vor Baulärm gemäß AVV Baulärm werden sichergestellt.

#### Eingriffsregelung - Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12)

Im landschaftspflegerischen Begleitplan zur Beseitigung des BÜ Weidenbach (Unterlage 12.0-12.3) wurden gemäß BayNatSchG die erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und des Menschen infolge des Bauvorhabens sowie die Möglichkeiten der Vermeidung und Minimierung untersucht und die Maßnahmen zur Kompensation von unvermeidbaren Beeinträchtigungen dargestellt.

Es sind folgende erhebliche und nachhaltige Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten:

- Bodenversiegelung: Es werden durch das Bauvorhaben Böden in einem Umfang von 6.366m<sup>2</sup> versiegelt.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

- Bau- und anlagebedingter Verlust von Vegetationsstrukturen und dadurch Beeinträchtigung der Lebensraum- und Vernetzungsfunktion. Insgesamt werden anlagebedingt durch Versiegelung und Überbauung Vegetationsstrukturen mit einem Wert von 45.195 Wertpunkten in Anspruch genommen (Versiegelung 6.366 m<sup>2</sup>, Überbauung 4.164 m<sup>2</sup>).
- 3729 Wertpunkte Ausgleichsbedarf ergeben sich aus bauzeitlich bedingten Beeinträchtigungen von Vegetationsstrukturen.
- die betriebsbedingten Auswirkungen (Korridor 20m ab Fahrbahnrand) belaufen sich auf 14.255 Wertpunkte, welche v.a. auf die Nähe der Kr Mü 21 zu Extensivgrünland und Saumstrukturen/ Staudenfluren zurückzuführen sind

Die Beeinträchtigungen sind ausgleichbar.

Aus dem Eingriff ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von insgesamt 63.526 Wertpunkten nach der BayKompV. Nach Abzug der außerhalb der Ausgleichsflächen im Rahmen der technischen Planung entsiegelten Flächen (Umwandlung in Straßenbegleitgrün V51) von 199 m<sup>2</sup> (597 Wertpunkten) verbleibt ein Ausgleichsbedarf von 62.929 Wertpunkten.

Insgesamt werden Ausgleichsmaßnahmen in einem Umfang von 12.967 m<sup>2</sup> durchgeführt. Die Ausgleichsmaßnahmen auf den Flächen A1 bis A7 (Unterlagen 12.3) erbringen dabei Aufwertungen von 63.694 Wertpunkten nach BayKompV und kompensieren sowohl die Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen/Tiere und in Teilen auch das Schutzgut Landschaft. Mit Bemessung der Ersatzzahlung sind in Verbindung mit den geplanten Maßnahmen auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/ Erholungsvorsorge als kompensiert zu betrachten.

Beim Schutzgut Klima sind keine erheblichen Beeinträchtigungen festzustellen.

Das Schutzgut Mensch ist aus landschaftsplanerischer Sicht im LBP nicht zu berücksichtigen, wurde jedoch im Rahmen der Erholungsvorsorge und dem Schutzgut Landschaftsbild mit berücksichtigt.

Die durch das Bauvorhaben bedingten Flächenverluste und Beeinträchtigungen bei den Schutzgütern Boden, Wasser und Pflanzen/Tiere sind aus naturschutzfachlicher Sicht bei Umsetzung der im LBP (Unterlage 12.0-12.3) dargestellten Maßnahmen als kompensiert zu betrachten. Mit Erbringen der Ersatzzahlung (Unterlage 12.1, Kap. 4.1.3) sind in Verbindung mit den geplanten Maßnahmen auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/ Erholungsvorsorge ausgeglichen und ersetzt.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
 Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
 Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Unterlage 1

<b>Maßnahme A2</b>	<b>Herstellung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Dauer</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
	Entsiegelung bestehender Zufahrtsstraße zum BÜ Geländeabtrag bis auf das Niveau der bestehenden Staudenfluren/Seggenrieder Naturnahe Führung und Gestaltung der Graben/-bachläufe mit Aufweitungen, unterschiedlichen Tiefen und Böschungsneigungen	zeitgleich mit Projekt-Bauende	3 Wochen	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd	
	<b>Entwicklung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Dauer</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
	Entwicklung der Böschungsflächen zu mäßig artenreichen Staudenfluren, Entwicklung von mäßig artenreichen Nasswiesen/ Großseggenriedern im Anschluss an Entwicklung der Hochflächen und flachgeneigten, südexponierten Böschungen zu mageren trocken-warmen, mäßig artenreichen Staudenfluren u. a. als Lebensraum für die Zauneidechse; Einbau von entsprechenden Habitatstrukturen Regelmäßige Mahd der ruderalisierten, artenarmen Staudenfluren (langfristig 1-2 mähdig) Regelmäßige Mahd der Bahnböschungen; Entwicklung von trocken-warmen, mäßig extensiven Staudenfluren; Regelmäßiges Entfernen von aufkommenden Neophyten.	Projektende + 3 Wochen	3 Jahre	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd	
	<b>Unterhaltung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Dauer</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
	Regelmäßige Mahd der ruderalisierten, artenarmen Staudenfluren (langfristig 1-2 mähdig) Regelmäßige Mahd der Bahnböschungen; Entwicklung von trocken-warmen, mäßig extensiven Staudenfluren Regelmäßiges Entfernen von aufkommenden Neophyten.	Projektende + 3 Wochen + 3 Jahre	dauerhaft	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd	
	<b>Maßnahme A4</b>	<b>Herstellung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Dauer</b>	<b>Zuständigkeit</b>
		Entfernung von Jungfichten aus Bachbett naturnähere Gestaltung Bachbett (Aufweitungen, Eintiefungen) Einbau von stehendem Totholz Entwicklung eines standortgemäßen Bachsaumes: Hochstaudensaum, Saum aus Laubgehölzen, insbesondere Schwarz-Erlen, Silberweiden etc.	zeitgleich mit Projekt-Bauende	1 Monat	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
		<b>Entwicklung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Dauer</b>	<b>Zuständigkeit</b>
regelmäßige Mahd der Extensivwiese (1-2mal jährlich), Entfernen von Neophyten, auch Walnuss und Eschenahorn. Kontrolle des stehenden Totholzes: ggf. wieder aufrichten wenn gekippt.		Projektende + 1 Monat	3 Jahre	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd	
<b>Unterhaltung</b>		<b>Beginn</b>	<b>Dauer</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
regelmäßige Mahd der Extensivwiese (1-2mal jährlich); sofern diese Maßnahme zur Zielerfüllung nicht ausreicht, ggf. weiterführende Maßnahmen wie z. B. partieller Umbruch und Neuansaat. Entfernen von Neophyten - auch Walnuss und Eschenahorn Wenn entwickelter Bestand nicht (mehr) von Erlen, Eschen, Pappeln, Weiden dominiert, dann explizite Förderung von Schwarzerlen durch dosierte punktuelle Fällung der jeweiligen gewässerfernen Arten, v.a. Spitzahorn. Kontrolle des stehenden Totholzes: ggf. wieder aufrichten wenn gekippt; bei dessen Zerfall Ersatz schaffen, diesen jedoch dann in den Randbereichen der Gehölze um Bestand zu schonen. Zerfallenes Totholz in der Fläche belassen.		Projektende + 1 Monat + 3 Jahre	dauerhaft	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd	

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
 Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
 Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Unterlage 1

<b>Maßnahme A5</b>	<b>Herstellung</b> Lockerung baubedingter Bodenverdichtung, Aushagerung der für das Extensivgrünland angedachten Fläche (regelmäßige Mahd mit Mähgutentfernung, keine Düngung) Anlage einer stufig aufgebauten Baumhecke aus standortheimischen Gehölzen Einbau von stehendem Totholz	zeitgleich mit Projekt-Bauende	1 Woche	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
	<b>Entwicklung</b> Lockerung baubedingter Bodenverdichtung, Umwandlung artenarmer Staudenflur in Extensiv-Grünland, vorherige Aushagerung der Fläche (regelmäßige Mahd mit Mähgutentfernung, keine Düngung) Anlage einer stufig aufgebauten Baumhecke aus standortheimischen Gehölzen Regelmäßige Entfernung von Neophyten - auch Walnuss und Eschenahorn. Einbau von stehendem Totholz	Projektende + 1 Woche	3 Jahre	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
	<b>Unterhaltung</b> mehrjährige Mahd der Wiesenfläche mit Mähgutentfernung, keine Düngung; sofern diese Maßnahme zur Zielerfüllung nicht ausreicht, ggf. weiterführende Maßnahmen wie z. B. partieller Umbruch und Neuansaat. Regelmäßige Entfernung von Neophyten - auch Walnuss und Eschenahorn. Kontrolle des stehenden Totholzes: ggf. wieder aufrichten wenn gekippt; bei dessen Zerfall Ersatz schaffen (in Randbereichen der Gehölzbestände, um Bestand zu schonen). Zerfallenes Totholz in der Fläche belassen.	Projektende + 1 Woche + 3 Jahre	dauerhaft	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
<b>Maßnahme A6</b>	<b>Herstellung</b> Entsigelung von altem Straßenabschnitt; Aufbau Feldgehölz unter Verwendung verschiedener heimischer Arten; Initiierung von extensiver Wiesenfläche/ evtl. Staudenflur (mehrjährige Mahd)	zeitgleich mit Projekt-Bauende	2 Wochen	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
	<b>Entwicklung</b> im ersten Jahr regelmäßig wässern; wenn sich schlecht entwickelnd, entsprechende Gehölze neu setzen. ggf. Entfernen von Neophyten bzw. Anflug von nicht gesetzten Gehölzen wie Walnuss, Eschenahorn etc.	Projektende + 2 Wochen	3 Jahre	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
	<b>Unterhaltung</b> wenn sich schlecht entwickelnd, entsprechende Gehölze neu setzen. ggf. Entfernen von Neophyten bzw. Anflug von nicht gesetzten Gehölzen wie Walnuss, Eschenahorn etc.	Projektende + 2 Wochen + 3 Jahre	dauerhaft	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
 Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
 Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

<b>Maßnahme A7</b>	<b>Herstellung</b> Entsiegelung der bestehenden Zufahrtsstraße zum BÜ sowie der Zufahrtsstraße zum Kreisverkehr; Abtrag der Straßenböschungen (Oberboden); Abflachung der südostexponierten Böschungen der Straße zum Kreisverkehr, Ummodellierung; Verwendung des kompletten kiesigen Abtrags-materials von der Böschungsabflachung der Straße zum Kreisverkehr (kein Materialab- und -transport), Entwicklung von artenreichen Wiesen; Einbau von Habitatstrukturen; Verschmälerung der Zugangssituation baulich und durch Abpflanzung zum Kreisverkehr, Einbau einer Schranke: Zugang nur für Fahrzeuge für die Pflege der Flächen; Dichte Abpflanzung mit Gehölzen im Norden entlang der Straße; Schaffung von vorgelagerten frischen bis mäßig trockenen Säumen. Im Zentralbereich Schaffung einer artenreichen Wiese unter Entfernung aufkommender Gehölze.	zeitgleich mit Projekt-Bauende	3 Wochen	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
	<b>Entwicklung</b> 2mal Mahd der Extensivwiese/ Jahr, Entfernung des Mähgutes. Dichte Abpflanzung mit Gehölzen im Norden entlang der Straße; Schaffung von vorgelagerten frischen bis mäßig trockenen Säumen. Im Zentralbereich Schaffung einer artenreichen Wiese unter Entfernung aufkommender Gehölze. Bei Aufkommen von Störzeigern wie Springkraut, Brennnessel, Goldrute sollen diese gezielt abgemäht und Mähgut entfernt werden. Mahd der Hochstaudenfluren alle 2-3 Jahre, um das Aufkommen von Gehölzen zu verhindern. Bei den Gehölzen Entfernen von Walnuss und Eschenahorn bei deren Aufkommen.	Projektende + 3 Wochen	3 Jahre	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd
	<b>Unterhaltung</b> 2mal Mahd der Extensivwiese/ Jahr, Entfernung des Mähgutes; sofern diese Maßnahme zur Zielerfüllung nicht ausreicht, ggf. weiterführende Maßnahmen wie z. B. partieller Umbruch und Neuansaat. Bei Aufkommen von Störzeigern wie Springkraut, Brennnessel, Neophyten wie Goldrute sollen diese gezielt abgemäht und Mähgut entfernt werden. Mahd der Hochstaudenfluren alle 2-3 Jahre, um das Aufkommen von Gehölzen zu verhindern. Bei den Gehölzen Entfernen von Walnuss und Eschenahorn bei deren Aufkommen.	Projektende + 3 Wochen + 3 Jahre	dauerhaft	DB Netz AG - Fern- und Ballungsnetz - Regionalbereich Süd

## 10 WEITERE RECHTE UND BELANGE

### 10.1 Grunderwerb

Für die Erstellung der Anlagen der DB AG und für den Neubau der Kreisstraße Kr MÜ 21 ist Grunderwerb und vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen Dritter erforderlich.

Die Grunderwerbsunterlagen sind in Anlagen 5 und 6 beigelegt und weisen die vorübergehende Flächeninanspruchnahme und die dauerhaft zu erwerbenden Flächen aus.

Die Einverständniserklärungen von allen Betroffenen zur bauzeitlichen Nutzung der Grundstücke sind im Zuge des Genehmigungsverfahrens einzuholen.

### 10.2 Kabel und Leitungen

Im Baubereich sind folgende Leitungsträger betroffen:

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

<b>Kabel-/Leitungsträger</b>	<b>Kabel-/Leistungsart</b>	<b>Lage</b>
Telekom Deutschland GmbH	Telekommunikationskabel	bahnrechts
Bayernwerk Netz GmbH	Straßenbeleuchtungskabel	bahnrechts
Gemeinde Heldenstein	Schmutzwasserkanal Schmutzwasserleitung Trinkwasserleitung	bahnrechts
Bayernwerk Netz GmbH & Co. KG	Gasleitung	bahnrechts

### **10.3 Straßen und Wege**

Die neugebaute Straße Kr MÜ 21 und die SÜ Kirchbrunner Bach gehen ins Eigentum des Straßenbaulastträgers Landkreis Mühldorf am Inn über. Die Unterhaltung obliegt dem Straßenbaulastträger.

### **10.4 Kampfmittel**

Vorerkundungen durch die Autobahndirektion haben keine auffälligen Verdachtsmomente ergeben.

### **10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial**

Auszubauende Stoffe und technische Anlagen sind ordnungsgemäß, entsprechend des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) zu entsorgen bzw. zu verwerten. Für den Aushub und Abfallmaterial sind eine Deklarationsanalyse und eine Einstufung in Kontaminationsklassen (nach LAGA) durchzuführen. Bei Zwischenlagerung von auszubauendem Material ist sicherzustellen, dass dies entsprechend der gesetzlichen Vorschriften, insbesondere zum Schutz des Wassers und des Bodens (z.B. mit Folien), durchgeführt wird.

### **10.6 Gewässer**

Im Untersuchungsgebiet gibt es nur punktuell naturnahe bzw. natürliche Fließgewässer (Quersungsbereiche). Es sind nördlich und südlich entlang der Bahnstrecke und teilweise entlang der Straße Entwässerungsgräben (temporär/ ständig wasserführend) vorhanden, die das Gebiet nach Norden zur Isen hin entwässern.

Bei km 62,75 wird der Kirchbrunner Bach gequert, welcher westlich an einem Weiher entlangführt. Ein Abzweig des Kirchbrunner Bachs wird bei km 62,45 gequert und mündet in den Entwässerungsgraben der Bahntrasse.

Einzig die kurzen Abschnitte zwischen Straße und Bahngraben bei Bahn-km 62,10 und 62,7 weisen eine gewisse Naturnähe auf.



Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Die Gräben führen bei starken Niederschlägen, wie sie 2016 herrschten, große Sedimentfrachten mit sich (vgl. oben Kap. 2.2 Boden), so dass sie häufig geräumt werden müssen, z. B. im Früh-sommer 2016.

Es musste festgestellt werden, dass gegenüber den Erhebungen von 2003 mehrere Grabenabschnitte neu verrohrt worden sind:

- östlich der Siedlung Weidenbach in Feuchtfläche (ca. zwischen Bahn-km 61,93 und 61,98)
- oberhalb des Stellwerksgebäudes (zwischen ca. Bahn-km 62,10 und 62,16); parallel zur Straße Axenbach;
- bei Bahn-km 62,25 der Mündungsabschnitt des Baches, künftiger Einflussbereich der Ersatz-straße (zusätzlich Entfernung von Anteilen des Gehölzbestandes; kartierter Biotop)

Bei km 62,8 befindet sich ein Weiher, der von größtenteils biotopkartierten Gehölzbeständen umstanden ist.

#### Schutzausweisungen

Gemäß Informationssystem des Bayerischen Landesamts für Umwelt sind im UG keine Überschwemmungsgebiete vorhanden. Die Überschwemmungsgebiete der nördlich gelegenen Isen tangieren den Raum nicht.

#### Bedeutung

Den Entwässerungsgräben wird eine geringe Bedeutung hinsichtlich Naturnähe und Vielfalt zugesprochen.

Deren Empfindlichkeit gegenüber Überbauung wird als gering beurteilt. Dem Kirchbrunner Bach ist eine mittlere Bedeutung beizumessen.

### **10.7 Land- und Forstwirtschaft**

Es sind keine speziellen Belange der Land- und Forstwirtschaft betroffen.

### **10.8 Brand- und Katastrophenschutz**

Alle Vorgaben aus dem Bereich des Brand- und Katastrophenschutzes werden eingehalten.

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

## **11 ABKÜRZUNGEN**

Abkürzung	Erklärung
Abs.	Absatz
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Bf	Bahnhof
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
DB	Deutsche Bahn
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
Fdl	Fahrdienstleiter
FFH	Flora-Fauna-Habitat
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
Kr MÜ	Kreisstraße Mühldorf
KV	Kompensationsverordnung
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
NFA	Nahüberwacht, fernüberwacht, Anrufschanke
PF-RL	Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes
PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
PU	Personenunterführung
RB	Regionalbereich

Vorhaben:

Beseitigung BÜ Weidenbach km 62,080  
Strecke 5600 München Ost Pbf - Simbach (Inn)  
Planfeststellung km 61,900 bis km 63,000

Abkürzung	Erklärung
SO	Schienenoberkante
SÜ	Straßenüberführung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
UV	Unterverteilung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VzG	Verzeichnis der örtlichen zulässigen Geschwindigkeiten
WÄSCH	Wärterbediente Schranken ohne Signalabhängigkeit