




Vorhaben:

Unterlage 1

Strecke 5600 München Ost - Simbach (Inn), km 78,920 bis km 78,985
Auflassung BÜ km 78,949 Höchfeldener Straße in Töging

Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	30.01.2026						
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand						
<p>Vorhabenträgerin:</p> <div><div> DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayernbahn Friedrich-Ebert-Str. 7 84453 Mühldorf</div><div></div><div></div></div> <table><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td><td>Datum</td><td>Unterschrift</td><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>			Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift
Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift	Datum	Unterschrift			
<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p> <table><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>		Datum	Unterschrift	<p>Verfasser:</p> <div> Sweco GmbH An der Waisenhausmauer 5 06108 Halle (Saale) 30.01.2026 </div> <table><tr><td>Datum</td><td>Unterschrift</td></tr></table>	Datum	Unterschrift		
Datum	Unterschrift							
Datum	Unterschrift							
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>								

	Seite
Inhaltsverzeichnis	
1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)	1
1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme	1
1.2 Lage im Netz	1
1.3 Zuständigkeiten	2
2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)	2
3 Varianten und Variantenvergleich	2
4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes	3
4.1 Sicherungstechnische Anlagen	3
4.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom	3
4.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)	3
4.4 Bahnkörper	3
4.5 Betonschaltheus	3
4.6 Bahnübergang	4
4.7 Straße	4
5 Beschreibung des geplanten Zustandes	5
5.1 Sicherungstechnische Anlagen	5
5.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom	5
5.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)	5
5.4 Bahnkörper	5
5.4.1 Oberbau	5
5.4.2 Erdbau/Entwässerungseinrichtungen	5
5.4.3 Kabeltrassen	5
5.5 Betonschaltheus	5
5.6 Bahnübergang	5
5.7 Straße	6
6 Tangierende Planungen	6
7 Temporär zu errichtende Anlagen	6
8 Baudurchführung	6
9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes	7
9.1 Betroffenes Fachrecht	7

	Seite
9.2	8
9.2.1	8
9.2.2	9
9.3	10
9.4	11
9.4.1	11
9.4.2	13
9.4.3	13
9.4.4	14
9.4.5	14
9.4.6	14
9.4.7	14
9.4.8	15
9.5	15
10	15
10.1	15
10.2	16
10.3	16
10.4	16
10.5	17
10.6	17
10.7	17
10.8	17
10.9	17
10.10	17
11	18

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

1.1 Beschreibung der Gesamtmaßnahme

Der BÜ km 78,949 wird von der Stadtstraße „Höchfeldener Straße“ in einem Winkel von 77 gon gekreuzt. Der BÜ befindet sich innerorts in der Stadt Töging am Inn. Es sind keine gesonderten Geh- und Radwege vorhanden. Im II. Quadranten münden derzeit ein landwirtschaftlich genutzter Weg und im III. Quadranten die Straße „An der Bahn“ innerhalb des Räumbereichs ein.

Die BÜ-Technik besteht aus einer Fü 1/60-Anlage der Firma Pintsch Bamag. Die BÜ-Sicherung besteht aus 6 Blinklichtern. Die Anlage entspricht der Überwachungsart Fü.

Am BÜ herrscht mäßiger Straßenverkehr.

Die Stadt Töging plant, auf Höhe des Streckenkilometers 78,77 eine Straßenüberführung (SÜ) zu errichten.

Nach Inbetriebnahme des v.g. Brückenbauwerkes wird der BÜ 78,9 aufgelassen. Sämtliche Komponenten der BÜSA werden zurückgebaut. Die STRAIL-Mittelplatten werden aus dem Streckengleis entfernt. Die Straßenverkehrsflächen werden soweit zurückgebaut, dass das regelkonforme Streckenprofil des Bahnkörpers hergestellt werden kann. Die verbleibenden Straßenenden werden mit Leitplanken abgeschlossen.

Die oben beschriebene Rückbaumaßnahme des Bahnüberganges ist Gegenstand dieses Antrages.

Die Planung der neu zu errichtenden SÜ sowie deren Anbindung an das bestehende Straßennetz ist kein Teil dieser Antragstellung.

1.2 Lage im Netz

Bundesland:	Bayern
Landkreis:	Landkreis Altötting
Gemeinde:	Stadt Töging
Strecke:	5600 München Ost – Simbach (Inn)
Bereich:	km 78,920 bis 78,985
vorhandener BÜ:	km 78,949
Ortslage:	innerorts
Streckengeschwindigkeit:	$v_{\max} = 130 \text{ km/h}$
Netztyp:	eingleisige, nicht elektrifizierte Hauptbahn
TEN:	Bestandteil des TEN, Kategorie P5/F2
Anzahl der Zugfahrten je 24 h:	44
BÜ- Befestigung:	Kunststoffplatten STRAIL (Mittelplatten) außen: Asphalt bis Außenkante Schienen

Angaben zur Straße:

Ortslage:	innerorts
Straße:	Höchfeldener Straße
Straßenbreite:	b = 4,20 m
Befestigung:	Asphalt
zul. Geschwindigkeit	50 km/h
Verkehrsbelegung:	max. 680 Fzg. pro Tag
Gehwege:	keine
Straßenbaulastträger:	Stadt Töging

Der BÜ am km 78,949 liegt im Streckenabschnitt Bf Mühldorf – Bf Töging.

1.3 Zuständigkeiten

Vorhabenträgerin:	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayernbahn Friedrich-Ebert-Straße 7 84453 Mühldorf am Inn
Straßenbaulastträger	Stadt Töging am Inn Hauptstraße 26 84513 Töging am Inn
Planrechtsbehörde:	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle München Arnulfstraße 9/11 80335 München

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Die Stadt Töging am Inn plant den Neubau einer SÜ in km 78,77 über die Strecke 5600 München Ost – Simbach (Inn). Die SÜ kann den Verkehr, der gegenwärtig den BÜ 78,9 nutzt, aufnehmen. Der BÜ 78,9 kann demzufolge nach Inbetriebnahme der SÜ aufgelassen werden. Eine Teileinziehung der diesbezüglichen Verkehrsfläche ist seitens der Stadt Töging beabsichtigt.

Die Auflassung von BÜ dient prinzipiell der Erhöhung der Sicherheit. Die Umsetzung dieses Anliegens ist das Ziel dieses Vorhabens.

3 Varianten und Variantenvergleich

Im Rahmen der Brückenplanung wurden Varianten untersucht. Der vorliegenden Lösung wurde im Rahmen einer Variantenbetrachtung und Abstimmung mit der Stadt Töging als

zuständiger Straßenbaulastträger der Vorrang gegeben. Sie schafft die ideale Voraussetzung zur Beseitigung des BÜ 78,9.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

4.1 Sicherungstechnische Anlagen

Die vorhandene BÜSA am BÜ 78,9 hat die Bauform „Fü 1/60“ der Fa. Pintsch Bamag. Sie besteht aus sechs Blinklichtern. Sie wurde im Jahr 1986 in Betrieb genommen.

Der Streckenbremsweg im betrachteten Bereich beträgt 1000 m. Die Streckengleisfreimeldung erfolgt mittels Achszählern. Die Zugsicherung erfolgt mit PZB 90.

Das Betonschaltheus befindet sich im II. Quadranten.

4.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom

Der BÜ 78,9 besitzt einen eigenen Netzanschluss mit Energiezähler in einem Außenverteiler am Betonschaltheus des BÜ.

Die Eisenbahnstrecke ist nicht elektrifiziert.

4.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)

Zwischen Mühldorf (Oberbay) und Töging (Inn) besteht keine Streckenfernsprechverbindung. Die Kommunikation zwischen den Zugmeldestellen erfolgt über GSM-R FbS. Der am BÜ nahe des Betonschaltheuses stehende Streckenfernsprecher ist außer Betrieb.

Zwischen Mühldorf (Oberbay) und Töging (Inn) ist auf der bahnlinken Seite ein erdverlegtes Cu-Strecken-kabel vorhanden. Über das Kabel laufen die Streckenblockinformationen, das GSM-R-Festnetz und die ZN-Verbindung. Rechts der Bahn verläuft ein LWL-Kabel von Vodafone.

4.4 Bahnkörper

Von München kommend verläuft die Strecke im Betrachtungsbereich auf einer in Richtung Töging (Inn) geneigten Geraden.

Der eingleisige Streckenabschnitt auf der freien Strecke wird mit $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$ betrieben.

Im Baubereich befinden sich Schienen vom Typ S 54, verlegt auf B70-Schwellen.

Im überplanten Bereich erfolgt die Entwässerung des Streckengleises über Bahngräben, in denen das anfallende Wasser örtlich versickert. Tiefenentwässerungen sind nicht bekannt.

4.5 Betonschaltheus

Im II. Quadrant befindet sich das BÜ-Schaltheus. Es handelt sich um ein achteckiges Beton-schaltheus.

4.6 Bahnübergang

Der BÜ 78,9 wird in einem Winkel von ca. 77 gon von der „Höchfeldener Straße“ gekreuzt. Die Fahrbahn ist im Kreuzungsbereich aktuell 4,20 m breit und mit Asphalt befestigt. Die Asphalt-deckschicht ist bis an die Außenkanten der Schienen herangeführt; zwischen den beiden Schienen befinden sich BÜ-Mittelplatten STRAIL in einer Breite von 6,50 m.

4.7 Straße

Die Fahrbahnbreite der Höchfeldener Straße beträgt im Kreuzungsbereich ca. 4,20 m, der Kreuzungswinkel beträgt 77 gon. Der Straßenoberbau im Kreuzungs- und Räumbereich besteht aus Asphalt. Die Straßengeschwindigkeit ist auf 50 km/h begrenzt.

Einmündungen innerhalb des 27 m-Räumbereiches:

- Quadrant II: Feldweg (unbefestigt)
- Quadrant III: Stadtstraße „An der Bahn“ (asphaltiert)

Unmittelbare Randbebauung ist nicht vorhanden.

Straßenbaulastträger der Höchfeldener Straße und der einmündenden Straße An der Bahn ist die Stadt Töging am Inn.

Verkehrsstärke: max. 680 Kfz/Tag, Fußgänger und Radfahrer wurden nicht erfasst.
DTV < 2500 Kfz/24 h – mäßiger Verkehr (Quelle: Verkehrszählung 07/2024)

Es werden keine separaten Rad-/Gehwege über den BÜ geführt.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Sicherungstechnische Anlagen

Die FÜ 1/60-Altanlage wird vollständig zurückgebaut und der weiteren Verwertung zugeführt. Im Vorfeld werden sämtliche Kabelanschlüsse abgemeldet, getrennt bzw. verkappt. Erdverlegte Kabel werden geschnitten und verkappt. Die entstehenden Baugruben werden verfüllt.

5.2 Elektrotechnische Anlagen für Licht- und Kraftstrom

Der Netzanschluss und die Unterverteilungen des BÜ 78,9 werden vollständig zurückgebaut.

5.3 Anlagen der Telekommunikation (Fernmeldeanlagen)

Der am BÜ vorhandene außer Betrieb befindliche Streckenfernsprecher wird zurückgebaut und entsorgt.

5.4 Bahnkörper

5.4.1 Oberbau

Am vorhandenen Oberbau werden keine Änderungen vorgenommen.
Nach Rückbau der BÜ-Ausplattung und der Straßenanschlüsse wird das Streckenregelprofil hergestellt.

5.4.2 Erdbau/Entwässerungseinrichtungen

Die bestehenden Entwässerungsgräben bleiben weitestgehend unverändert bzw. werden je nach Betroffenheit im Zuge der BÜ-Maßnahmen neu profiliert. Im Bereich des zurückgebauten Bahnüberganges wird das Streckenprofil des Bahnkörpers hergestellt.

5.4.3 Kabeltrassen

Änderungen am Kabeltiefbau sind im Bereich der BÜ-Auflassung nicht geplant.

5.5 Betonschalthaus

Das achteckige Betonschalthaus im II. Quadranten wird zurückgebaut.

5.6 Bahnübergang

Sämtliche Komponenten der BÜSA werden zurückgebaut. Die STRAIL-Mittelplatten werden entfernt. Die Straßenverkehrsflächen werden soweit zurückgebaut, dass das Streckenprofil des Bahnkörpers auf beiden Seiten des Gleises hergestellt werden kann. Die Straßenenden werden mit Leitplanken abgeschlossen.

Der weitergehende Rückbau der Höchfeldener Straße über den hier beschriebenen Umfang hinaus wird in der tangierenden Planung der SÜ beschrieben.

5.7 Straße

Die Straße wird im gekennzeichneten Bereich zurückgebaut, siehe Kreuzungsplan U 5.1. Darüber hinaus gehende Abbruchmaßnahmen sind Bestandteil des Vorhabens zum Neubau der SÜ.

Die vorhandene, auf den BÜ verweisende Beschilderung wird zurückgebaut, siehe Markierungs- und Beschilderungsplan U 5.2.

Alle weiteren Maßnahmen zur Anpassung der vorhandenen Markierung und Beschilderung sind Bestandteil des Vorhabens zum Neubau der SÜ.

6 Tangierende Planungen

Im Streckenkilometer 78,77 plant die Stadt Töging am Inn die Errichtung einer SÜ. Die Inbetriebnahme des Brückenbauwerkes (geplant 2026) ist die Voraussetzung, dass der BÜ 78,9 beseitigt werden kann.

Beim benachbarten BÜ 79,5 wird nach Inbetriebnahme der SÜ die Nutzungsart geändert. Durch die Anordnung einer Umlaufsperre wird der BÜ künftig nur noch für Fußgänger und Radfahrer nutzbar sein. Für diese Änderung erfolgt eine separate Antragstellung zur Herstellung des Planrechtes.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

Für die Baustelleneinrichtung wird eine ca. 98 m² große Fläche im III. Quadranten östlich des BÜ auf Gelände der Vorhabenträgerin genutzt. Die Oberfläche wird beräumt. Von dort aus ist ein direkter Anschluss an das öffentliche Straßennetz gegeben. Eine Baustraße ist nicht erforderlich.

Nach Beendigung der Baumaßnahme wird der ursprüngliche Zustand der Fläche wiederhergestellt. Die vorgenannte, temporäre BE-Fläche ist im Plan Unterlage 7.1 dargestellt.

8 Baudurchführung

Der Rückbau des BÜ ist unmittelbar nach Inbetriebnahme der SÜ geplant. Für die Durchführung der Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich. Ebenso müssen keine Nutzungsbefugnisse eingeholt werden.

Die Baustelle ist direkt vom öffentlichen Straßennetz über die Höchfeldener Straße aus nördlicher und südlicher Richtung möglich. Vor Baubeginn werden die Maßnahmen entsprechend angekündigt und mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt.

Die Baumaßnahme erfolgt bei Vollsperrung des Weges im BÜ-Bereich. Da sich die geplante SÜ zum Zeitpunkt des BÜ-Rückbaus bereits in Betrieb befindet, ist keine Umleitung erforderlich. Alle Flächen sind wie in der Bestandssituation erreichbar.

Der Eisenbahnbetrieb wird während der Baumaßnahme weitestgehend aufrechterhalten.

Es wird mit einer Bauzeit von ca. 8 – 9 Tagen gerechnet. Die Bauarbeiten erfolgen im Zeitraum von 7 – 20 Uhr. Nacharbeit lässt sich nicht vollständig ausschließen (max. 2 Tage). Hier erfolgt jedoch kein Maschineneinsatz.

9 Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes

9.1 Betroffenes Fachrecht

Die rechtlichen Grundlagen zur Durchführung und Bewertung des Vorhabens sind:

- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG, vom 29.07.2009, zuletzt geändert am 23.10.2024)
- Bayerische Kompensationsverordnung von 07.08.2013 (GVBl. S. 517, BayRS 791-1-4-U), geänd. durch §2 des Gesetzes vom 23.06.2021 (GVBl. S.352))
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24. Februar 2010 (BGBl. I Seite 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23.10.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) vom 19. Dezember 1986 zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 21.01.2013 (BGBl. I S. 95)
- die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, BGBl. I, zul. geänd. durch Art. 1 der Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334)

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

9.2.1 Lärm- und Erschütterungsschutz

Betriebsbedingte Immissionen:

Es ist kein erheblicher baulicher Eingriff und demzufolge auch keine wesentliche Änderung hinsichtlich betriebsbedingter Immissionen gegeben, dementsprechend sind diesbezüglich keine Schutzmaßnahmen erforderlich.

Baubedingte Immissionen:

Zur Minimierung von Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm und damit von potenziellen Betroffenheiten während des Baubetriebs werden nachfolgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren
Durch das beauftragte Bauunternehmen werden ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt, die hinsichtlich ihrer Schallemissionen dem Stand der Technik entsprechen (siehe 32. BImSchV).
- Baustellen werden zur vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots geplant, eingerichtet und betrieben.
- Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen.
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können.
- Umfangreiche Instruktion der Arbeiter und insbesondere der Maschinenführer auf der Baustelle.
- Vermeidung von Leerfahrten und Abschaltung von Motoren zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen.
- Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).

Ein Maßnahmenkonzept bzgl. baubedingter Erschütterungen ist nicht erforderlich.

9.2.2 Naturschutz

Folgende Maßnahmen wurden zur Minimierung/Vermeidung der naturschutzfachlichen Eingriffe hinsichtlich der Schutzgüter Arten und Lebensräume, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaftsbild festgelegt:

Neben den allgemeinen Minderungsmaßnahmen, die im Rahmen der guten fachlichen Praxis eingehalten werden oder bereits in der Planung berücksichtigt werden wie:

- Sicherung und Schutz des Oberbodens: Abtrag des Oberbodens vor Baubeginn, ordnungsgemäße Zwischenlagerung außerhalb des Baufelds und Wiederverwendung nach Ende der Bauzeit gemäß DIN 18915 (Mietenhöhe max. 2 m, ggf. Zwischenbegrünung)
- Vollständiger Rückbau der BE-Flächen und bauzeitlichen Einrichtungen
- Minimierung der bauzeitlichen Flächenbeanspruchung außerhalb bereits befestigter Verkehrsflächen. Beim Betreiben der Baustelle und der Baustelleneinrichtungen ist grundsätzlich, auch innerhalb des Bahnbetriebsfeldes, eine bestands- und flächenschonende Bauweise zu gewährleisten.
- Einhaltung allgemeiner Maßnahmen zur Vermeidung schädlicher Emissionen; Einsatz ordnungsgemäß gewarteter Baumaschinen und sorgfältiger Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen zur Vermeidung des Eintrages von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in Boden und Grundwasser
- Bei Erdarbeiten ist jederzeit mit der Entdeckung von Bodendenkmalen zu rechnen. Diese sind gem. Art. 8 DSCHG unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise bis zu einer Entscheidung zu schützen.

Für die Durchführung der Baumaßnahme ist folgende Vermeidungsmaßnahme geplant:

- | | |
|-------|--|
| 001_V | Auf der BE-Fläche vor Baubeginn: Abschieben des Oberbodens und ordnungsgemäße Lagerung, Aufreißen des Unterbodens vor Wiederauftrag des Oberbodens gem. DIN 18915, 19639 und 19731 |
|-------|--|

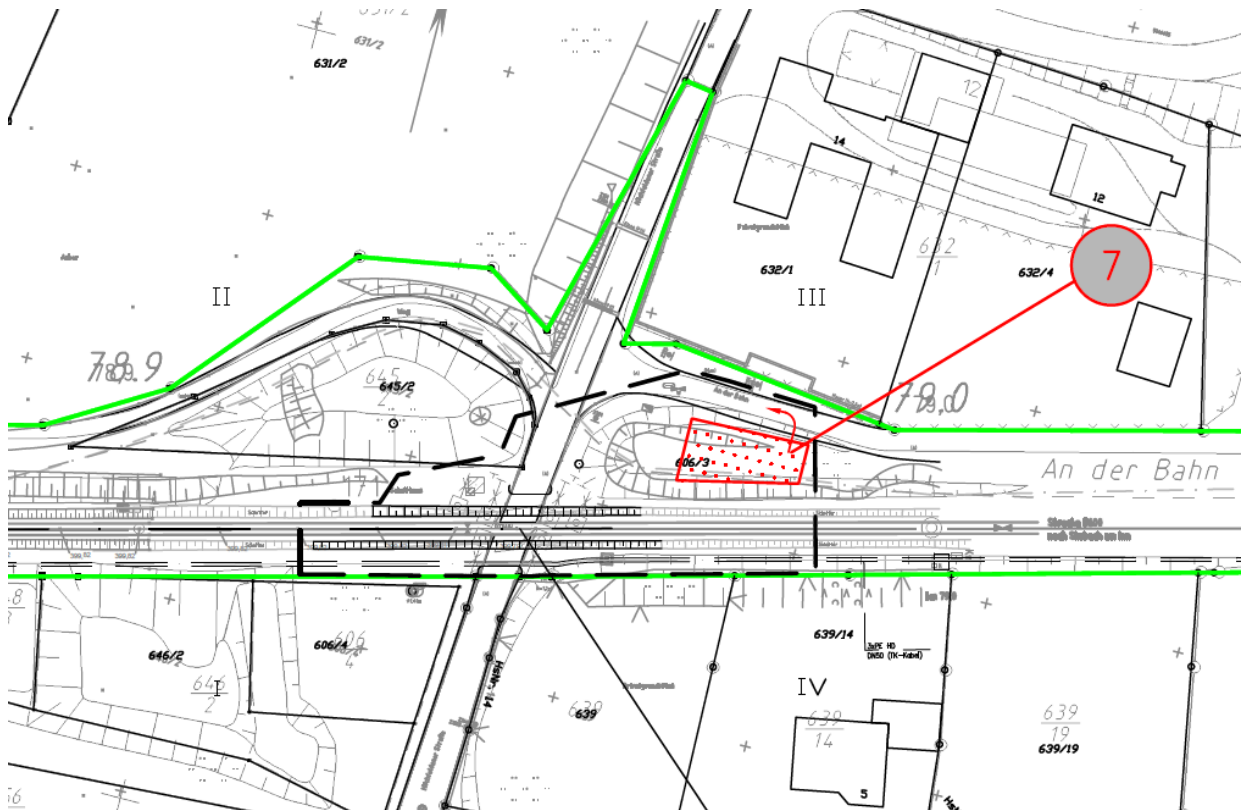


Abb. 1: Lage der Maßnahmen 001_V, 002_V und 001_A, rot = BE-Fläche

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Durch das geplante Vorhaben finden lediglich bauzeitlich temporäre Eingriffe in Biotop- und Habitatstrukturen statt. Die 100 m² große Baustelleneinrichtungsfläche befindet sich im 3. Quadranten (vgl. Unterlage 6.1). Hier befindet sich gemäß der Biotopwertliste der Bayerischen Kompensationsverordnung der Biotoptyp K11, „Artenarme Säume und Staudenfluren“, mit viel Vorkommen der invasiven Art Goldrute sowie Mädesüß und Brennnessel (Abb. 1). Dieser Biotoptyp wird mit 4 Wertpunkten/m² bewertet, sodass hier ein temporärer Eingriff von 400 Wertpunkten entsteht. Nach der Baumaßnahme wird die Fläche als Wiederherstellungsmaßnahme so aufbereitet, dass sich ein artenreicher Saum (K132 „Artenreiche Säume und Staudenfluren“) entwickeln kann. Da durch die Auflassung des Bahnübergangs sämtliche Komponenten der BÜSA zurückgebaut werden, und letztlich Entsiegelungen entstehen, sind hierfür keine weiteren Maßnahmen zum Ausgleich oder Ersatz notwendig.

Somit verbleiben durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen.



Abb. 2: Fläche für die BE-Fläche mit Goldrute und Mädesüß

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

9.4.1 Schutzgut „Mensch“

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, hierzu zählen insbesondere auch bau- und betriebsbedingte Geräusche und Erschütterungen.

Betriebsbedingte Immissionen:

Für den Schienenwegebau enthalten die §§ 41 - 43 und 50 BImSchG sowie die 16. BImSchV die rechtlichen Anforderungen für den Schallschutz. Diese Vorschriften verpflichten den Bau- lastträger, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Es ist kein erheblicher baulicher Eingriff und damit auch keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV gegeben.

Die Beurteilung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen erfolgt auf Grundlage der einschlägigen Sachverständigenäußerungen in der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) bzw. den aus den Vorgaben der 24. BImSchV vom Februar 1997 ableitbaren Zumutbarkeitsschwellen für Innenraumpegel sowie höchstrichterlichen Rechtsprechungen.

Da kein erheblicher baulicher Eingriff gegeben ist, wird sich die gegenwärtig vorhandene Immissionsituation durch Erschütterungen und Sekundärluftschall ebenfalls nicht signifikant bzw. wesentlich ändern.

Baubedingte Immissionen:

Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Betrieb von Baustellen, Baulagerplätzen und Baumaschinen sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbar sind, und dass nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die baubedingten Schallimmissionen durch die Baumaßnahme wurden nach den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV-Baulärm) beurteilt.

Mittels eines Berechnungsmodells sowie des voraussichtlichen Maschineneinsatz wurden die baubedingten Schallimmissionen in der Nachbarschaft ermittelt. Dabei wurden auch die Arbeiten am BÜ km 79,5 mit einbezogen, die parallel stattfinden. Die Berechnungen führen zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm an Gebäuden im Umfeld der Baumaßnahme nicht eingehalten werden können.

Die Berechnungsergebnisse für die Tagzeit zeigen, dass die Immissionsrichtwerte in Abhängigkeit des Abstands zur jeweiligen Lärmquelle rechnerisch um bis zu ca. 6 dB(A) überschritten werden können. Es kann am Tag aufgrund der parallellaufenden Bauarbeiten an beiden Bahnübergängen an bis zu ca. 10 Gebäuden im Bereich der Baumaßnahme zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen.

Für die Nachtzeit zeigen die Berechnungsergebnisse im Bauzustand 3 rechnerische Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu ca. 13 dB(A). Eine Überschreitung wurde in der Nacht an bis zu ca. 30 Gebäuden unter Berücksichtigung der parallellaufenden Bauarbeiten an beiden Bahnübergängen prognostiziert.

Es sind jedoch Verkehrslärmimmissionen durch umliegende Bahnlinien gegeben, die auftretenden baubedingten Schallimmissionen sind bis zu dieser vorhandenen Geräuschvorbelastung der schutzbedürftigen Nachbarschaft ohne „nachteilige Wirkungen“ noch zumutbar. Eine Überschreitung sowohl der Immissionsrichtwerte als auch der Vorbelastung ist an insgesamt ca. 5 Gebäuden am Tag und an ca. 10 Gebäuden in der Nacht nicht auszuschließen.

Die detaillierten Grundlagen der schalltechnischen Untersuchung, die Emissionsansätze und die konkreten Ergebnisse der Prognoseberechnungen sind der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 7) zu entnehmen.

Zur Minimierung von potenziellen Betroffenheiten werden demzufolge organisatorische, technische oder konstruktive Maßnahmen zur Minderung der Geräusche gemäß Kap. 9.2 durchgeführt.

In den vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen stecken umfangreiche Potenziale zur Minderung der baubedingten Schallimmissionen, sodass bei deren Berücksichtigung nicht mehr zumutbare Belästigungen auf ein Mindestmaß reduziert werden können.

Auf Basis der geplanten Bauverfahren sind durch die baubedingten Erschütterungen potenzielle Betroffenheiten für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (nach Teil 2 der DIN 4150) bei Gebäuden mit geringerem Abstand als 30 m zu den Verdichtungsarbeiten nicht auszuschließen.

Der Abstand zwischen den jeweiligen Erregerquellen an der Baumaßnahme bzw. der schutzbedürftigen Bebauung beträgt an keinem Gebäude weniger als 30 m.

Demzufolge werden keine relevanten baubedingten Erschütterungsimmissionen auftreten. Auch etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ebenfalls für keines der Gebäude bei den geplanten Bauverfahren zu erwarten. Infolgedessen ist bei baubedingten Erschütterungen kein Schutzmaßnahmenkonzept notwendig.

9.4.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“

Am 08.05.2025 wurde durch das Büro Terrabiota eine Vor-Ort-Begehung zur Erfassung und Bewertung der Biotoptypen im Untersuchungsraum vorgenommen.

Im Bereich des Baufeldes werden bauzeitlich Biotopstrukturen in Anspruch genommen. Auf den „artenarmen Säumen und Staudenfluren“ im 3. Quadranten wird eine etwa 100 m² große Baustelleneinrichtungsfläche errichtet. Diese Fläche wird nach Beendigung der Rückbaumaßnahmen wieder hergestellt.

Zudem konnte eine erhebliche Betroffenheit insbesondere von Zauneidechsen ausgeschlossen werden. Die Risiken durch das Vorhaben gehen nicht signifikant über das allgemeine Tötungsrisiko hinaus, zumal die geplante BE-Fläche in einer mit Neophyten stark bewachsenen Fläche liegt, welche für Zauneidechsen kaum attraktiv ist.

9.4.3 Schutzgut „Fläche“

Die Baustelle ist über den öffentlichen Verkehrsraum zu erreichen. Baustraßen oder Baustellenzufahrten sind nicht erforderlich.

Da durch die Auflassung des Bahnübergangs sämtliche Komponenten der BÜSA zurückgebaut werden und somit keine Neuversiegelungen stattfinden, verbleiben durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Fläche“. Vielmehr erfolgt eine, wenn auch kleinräumige, Entsiegelung.

9.4.4 Schutzgut „Boden“

Für die Bauausführung erfolgt auf 100 m² eine temporäre Flächeninanspruchnahme (BE-Fläche).

Es werden allgemeine Maßnahmen zur Sicherung des Oberbodens (gute fachliche Praxis) eingehalten. Im Rahmen der Baumaßnahmen wird die Fläche nach Bauende wieder hergestellt.

Durch die temporäre Flächeninanspruchnahme sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Boden“ vorhanden. Voraussetzung hierfür ist, dass der Oberboden auf der BE-Fläche vor Beginn der Baumaßnahme abgeschoben und ordnungsgemäß seitlich gelagert wird und nach Bauende der Unterboden aufgerissen wird, bevor der Oberboden wieder aufgebracht wird (Maßnahme 001-V).

9.4.5 Schutzgut „Wasser“

Da es sich durch die Auflassung des Bahnübergangs lediglich um Entsiegelungen handelt, kann das im Untersuchungsgebiet anfallende Niederschlagswasser auch nach Umsetzung des Vorhabens vor Ort versickern.

Demnach zieht das Vorhaben keine negative Wirkung auf das Schutzgut Grundwasser nach sich. Oberflächengewässer sind im direkten Umfeld der Baumaßnahme nicht gegeben.

Gefährdungen des Grundwassers im Zuge des Baubetriebes werden durch sorgfältigen und fachgerechten Umgang mit Schmier- und Treibstoffen der Baufirmen vermieden und sind nicht zu erwarten. Ölbindemittel werden in ausreichender Menge auf der Baustelle vorrätig gehalten.

9.4.6 Schutzgut „Klima und Luft“

Für das Schutzgut Klima und Luft sind aufgrund des geringen Umfangs der Baumaßnahme, die keine Nutzungsänderung und somit keine Änderung der Immissionen zur Folge hat, keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Während der Bauphase ist bauzeitlich mit Auswirkungen in Form von Staub- und Schadgasimmissionen in Folge des Einsatzes von Baufahrzeugen und Baumaschinen zu rechnen. Der Eintrag lufthygienegefährdender Stoffe kann durch den Einsatz von Maschinen, entsprechend dem neuesten Stand der Technik, reduziert werden. Die Merkblätter zum Schutz gegen Baulärm und zur Staubminderung bei Baustellen werden beachtet (vgl. Kap. 9.4.1).

9.4.7 Schutzgut „Landschaft“

Das Landschaftsbild im Bereich des aufzulassenden Bahnübergangs wird durch den Rückbau nicht verändert, bzw. sogar aufgewertet.

Sichtbeziehungen oder landschaftsprägende Elemente werden ebenfalls nicht verändert.

9.4.8 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Es befinden sich keine Bau- oder Bodendenkmäler in der näheren Umgebung. Bei Erdarbeiten können jederzeit Bodendenkmäler zum Vorschein kommen. Archäologische Bodenfunde sind gem. Art. 8 DSCHG meldepflichtig.

Für die unter Pkt. 9.4.1 bis 9.4.8 genannten Schutzgüter sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten bzw. verbleiben unter Berücksichtigung der ausgeführten Vermeidungsmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahme durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen.

9.5 Rechtliche Würdigung

Gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG stellen „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können“, Eingriffe in Natur und Landschaft dar.

Der Verursacher eines Eingriffs ist gem. § 15 Abs. 1 u. 2 BNatSchG (Eingriffsregelung) verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Nach § 17 Abs. 4 BNatSchG hat der Planungsträger bei einem Eingriff, der auf Grund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplans vorgenommen werden soll, „Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs sowie die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für den Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen [...] im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte darzustellen“.

Da es sich bei der geplanten Baumaßnahme ausschließlich um Rückbau mit Entsiegelungen handelt, wird von einer Karten-Darstellung in einem landschaftspflegerischen Begleitplan abgesehen. Die geringen auftretenden Beeinträchtigungen in Naturhaushalt und Landschaftsbild wurden im Kapitel 9 ausführlich erläutert.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Die geplanten Bauarbeiten finden auf vorhabenträgereigenen Flurstücken statt.

Für die Umsetzung der geplanten Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

10.2 Kabel- und Leitungen

Die Kabel- und Leitungsbestände wurden auf den Onlineportalen bzw. per Anfrage der jeweiligen Versorgungsträger ermittelt. Der daraus resultierende Leitungsbestand wurde nachrichtlich (farbige Darstellung) in die Lagepläne eingetragen.

Eingetragenen Kabelbestände befinden sich ca. 50 m vom BÜ entfernt im I. Quadranten, sowie eine Gleisquerung (Kabel Deutschland) in ca. 20 m Entfernung. Eine Wasserleitung verläuft ca. 30 m entfernt in der Straßenachse. Die Anlagen liegen außerhalb des Baubereiches. Vom III. zum IV. Quadranten befindet sich eine Gleisquerung (strotög GmbH Strom) mit Stahl-schutzrohr DN 200. Es wird davon ausgegangen, dass das Schutzrohr regelkonform (1,50m unter OK Schwelle) verlegt wurde. Im betroffenen Baubereich wird der Regelquerschnitt des Gleises ohne tiefgreifende Erdbaumaßnahmen nachprofiliert/hergestellt. Zustimmungen der Versorgungsträger sind in diesem Zusammenhang nicht erforderlich.

Im Baubereich des BÜ sind vorhabenträgereigene Leitungsbestände vorhanden. Dieser Kabelbestand wurde grau eingetragen. Die genaue Lage und Verlegetiefe der betroffenen Leitungen (Kabelschutzrohre) wird im Vorfeld der Baumaßnahme durch Suchschachtungen ermittelt, so dass die Anlagen nicht beschädigt werden. Die Schachtarbeiten werden in Bereichen vorhandener Kabel und Leitungen in Handarbeit ausgeführt.

Vor Baubeginn werden durch die ausführende Firma Schachtscheine bei den Versorgungsträgern beantragt.

Weitere vorhandene Leitungen öffentlicher Versorgungsträger im Baubereich sind nicht bekannt.

10.3 Straßen und Wege

Im II. und III. Quadranten befindlichen Einmündungen von Wegen werden im Rahmen der Brückenbaumaßnahme (tangierende Planung) angepasst.

10.4 Kampfmittel

Für das Vorhaben wurde bei der DB AG eine Kampfmittelauskunft eingeholt (Stand 15.02.2021). Daraus geht hervor, dass für den überplanten Bereich kein Gutachten der Kampfmittelvorerkundung (Luftbildauswertung und Archivrecherche) vorliegt.

Von der Stadt Töging am Inn wurde am 05.03.2021 ein Bericht über die Auswertung historischer Luftbilder am Standort Töging übergeben, woraus sich schließen lässt, dass im unmittelbaren Baubereich keine Kampfmittel/Blindgänger zu erwarten sind. Eine Kampfmittelverdachtsfläche wurde in den Bereichen km 80,91 – 81,03, sowie 81,17 – 81,20 ausgewiesen.

10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Für das Vorhaben wurde beim Kundenteam Altlasten- und Entsorgungsmanagement der DB AG eine Altlastenauskunft eingeholt (Stand 09.02.2021). Daraus geht hervor, dass im Streckenabschnitt keine bekannten Altlasten- und Kontaminationsflächen liegen.

Eventuell trotzdem anfallende Abfälle werden einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung zugeführt. Die Deklaration und Entsorgung der Ausbaustoffe erfolgen nach den geltenden abfallrechtlichen Gesetzen.

10.6 Gewässer

Im Planfeststellungsbereich befinden sich keine Oberflächengewässer. Das Vorhaben beinhaltet keinen Eingriff in Grund- oder Oberflächenwasser.

Südlich des BÜ in ca. 100 m Entfernung befindet sich der Innkanal. Er ist von der Baumaßnahme jedoch nicht betroffen.

10.7 Land- und Forstwirtschaft

Land- und forstwirtschaftliche Flächen sind im I. und II. Quadranten vorhanden, aber nicht betroffen.

10.8 Brand- und Katastrophenschutz

entfällt-

10.9 Nutzung erneuerbarer Energien

Die Fläche ist weiterhin als Eisenbahnbetriebsanlage gewidmet und dient daher ausschließlich diesen Zwecken. Anlagen für die Gewinnung von erneuerbaren Energien würden daher grundsätzlich in das Lichtraumprofil des Streckengleises ragen und sind damit nicht zulässig.

10.10 Aussagen zum Klimaschutzgesetz

Für das Klima sind aufgrund des geringen Umfangs der Baumaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Relevanz des Klimaschutzgesetzes wurde geprüft, muss wegen Geringfügigkeit jedoch keine Berücksichtigung finden.

11 Abkürzungen

A	Ampere
(A)	Asphalt (in Plänen)
A1	Schranken Antrieb 1
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert 3. Dezember 2020
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
b	Breite
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BayRS	Bayerische Kompensationsverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BlmschG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BlmSchV	hier 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BlmSchV) vom 12.06.1990, BGBl. I
Bk	Belastungsklasse
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
Bl	Blatt
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 20. Dezember 1976, Neufassung 29. Juli 2009
BSH	Betonschalthaus
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
bzw.	beziehungsweise
ca.	zirka
cm	Zentimeter
Cu	Kupfer
DB	Deutsche Bahn
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
dB (A)	Maßeinheit des Schalldruckpegels
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nenndurchmesser
DSCHG	Denkmalschutzgesetz
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen – Eisenbahnkreuzungsgesetz
EVU	Energieversorgungsunternehmen
F	Fernmelde (- kabel)
Fü	fernüberwacht

Fzg	Fahrzeug
geänd.	geändert
gem.	gemäß
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
Gr.	Größe
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail(way), digitales Mobil- funksystem
gon	Winkelangabe Neugrad
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
h	Stunde
H	Halbmesser
HET	Hilfseinschalttaste
Hp	Haltepunkt
i.d.R.	in der Regel
Kap.	Kapitel
KAS	Kabelaufbauschacht
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer, hier Streckenkilometer der Bahn
km/h	Kilometer pro Stunde
KSR	Kabelschutzrohr
KV	Kompensationsverordnung
kW	Kilowatt
L	Lautsprecher (hier Fußgängerakustik am Straßensignal/Andreaskreuz)
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
Lfd.	laufende Nummer
LKW	Lastkraftwagen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LRA	Landratsamt
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LWL	Lichtwellenleiter (- kabel)
LzV-Hp	Lichtzeichen/Vollschrankenabschluss-signalabhängig
m	Meter
mm	Millimeter
m²	Quadratmeter
Msp	Mittelspannung
N	Norden
Nr.	Nummer
o.g.	oben genannt
ÖK	Ökokonto
OK	Oberkante
Pkt.	Punkt
Po	Posten
PZB	punktförmige Zugbeeinflussung
R	Radius
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Entwässerung
RBÜT	rechnergesteuerte Bahnübergangssicherungstechnik
rd.	rund
Ril	Richtlinie
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
S	Signal (hier Straßensignal/Andreaskreuz)

S.	Seite
S 54	Schienenprofil
St.	Stück
StVO	Straßen-Verkehrs-Ordnung
SO	Schienenoberkante
SÜ	Straßenüberführung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TEN	Transeuropäische Netze
TM	Technische Mitteilung hier der DB AG
TK	Telekommunikation
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TS	Tangentenschnittpunkt
TW	Trinkwasser
ÜS	Überwachungssignal
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v	Streckengeschwindigkeit
V	Vermeidungsmaßnahme
V	Volt
vgl.	vergleiche
V _{max}	maximale Geschwindigkeit
VNB	Versorgungsnetzbetreiber
VZ	Verkehrszeichen
WP	Wertpunkte
Z	Zeichen, Verkehrszeichen in Plänen
ZAS	Zähleranschlusssäule
ZN	Zugnummernmeldeanlage
zzgl.	zuzüglich