



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 651ppb/010-2025#007
Datum: 27.03.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs Hittenkirchen“

in der Gemeinde Bernau am Chiemsee

Bahn-km 29,000

der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGo
Richelstraße 3
80634 München**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Feststellung des Plans	3
A.2	Planunterlagen.....	3
A.3	Besondere Entscheidungen	4
A.3.1	Konzentrationswirkung	4
A.4	Nebenbestimmungen	4
A.4.1	Versorgungsleitungen	4
A.4.2	Immissionsschutz.....	4
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	5
A.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	5
A.4.5	Unterrichtungspflichten	6
A.4.6	VV BAU und VV BAU-STE.....	6
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	6
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	6
A.7	Sofortige Vollziehung	6
A.8	Gebühr und Auslagen	7
B.	Begründung	7
B.1	Sachverhalt.....	7
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	7
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	7
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	8
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	9
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	9
B.2.2	Zuständigkeit.....	10
B.3	Umweltverträglichkeit.....	10
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	10
B.4.1	Planrechtfertigung	10
B.4.2	Stellungnahmen der Behörden und Stellen nebst dazugehöriger Entscheidung der Planfeststellungsbehörde.....	11
B.4.3	Private Einwendungen	28
B.5	Gesamtabwägung.....	32
B.6	Sofortige Vollziehung	34
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	34
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	35

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs Hittenkirchen“ in der Gemeinde Bernau am Chiemsee, Bahn-km 29,000 der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rückbau der vorhandenen Bahnübergangssicherungsanlage und Überwegbefestigung
- Einbau von Schutzeinrichtungen

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 21.08.2025 (21 Seiten, incl. Deckblatt)	
2.1	Übersichtslageplan vom 21.08.2025 Maßstab 1:25.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan vom 21.08.2025 Maßstab 1:5.000	nur zur Information
3	Lageplan vom 21.08.2025 Maßstab 1:500	
4	Bauwerksverzeichnis vom 21.08.2025 (3 Seiten, incl. Deckblatt)	
5.1	Kreuzungsplan vom 21.08.2025 Maßstab 1:200	
5.2	Markierungs- und Beschilderungsplan vom 21.08.2025 Maßstab 1:250	nur zur Information
5.3	Kreuzungsplan Straßenplanung vom 21.08.2025 Maßstab 1:200	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.4	Querschnitt vom 21.08.2025 Maßstab 1:100	
5.5	Verkehrszählung 23.05.2016 bis 25.05.2016	nur zur Information
5.6	Verkehrszählung 24.10.2023 bis 26.10.2023	nur zur Information
5.7	Verkehrszählung 27.10.2023 bis 29.10.2023	nur zur Information
6	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 21.08.2025 Maßstab 1:500	
7	Kabel- und Leitungsplan vom 21.08.2025 Maßstab 1:5.000	nur zur Information

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Versorgungsleitungen

Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu vermeiden. Versorgungsleitungen sind soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, in Absprache mit den Leitungseigentümern und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Die bestehenden vertraglichen Regelungen zwischen den Leitungseigentümern und der Deutschen Bahn AG sind zu beachten.

A.4.2 Immissionsschutz

1. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Regelungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970, MABI 1/1970 S. 2, zu beachten.
2. Es sind Maschinen und Bauverfahren einzusetzen, die dem Stand der Technik bezüglich Lärminderung entsprechen.

3. Durch die baulichen Maßnahmen entstehende Staubentwicklung ist durch geeignete Maßnahmen (z. B. bei trockener Witterung ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) so weit als möglich zu vermeiden.
4. Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.
5. Der Baubetrieb ist regelmäßig wie geplant in der Tagzeit (7:00 – 20:00 Uhr) vorzusehen. Sollten abweichend hiervon Bauarbeiten in der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind diese auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
6. Es sind sowohl die Bestimmungen der DIN 4150 Teil 2 als auch Teil 3 einzuhalten.

A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

1. An das Vorhaben angrenzende Gehölze sind zu erhalten. Während der Maßnahmen sind zum Schutz der Gehölze geeignete Vorkehrungen zu treffen (z.B. Bauzaun, keine Lagerflächen, Aufschüttungen und Abgrabungen, Befahren mit Maschinen im Wurzelraum (=Kronenprojektion plus 1,5 m), vgl. auch DIN 18920).
2. In die biotopkartierten Bereiche darf nicht eingegriffen werden, Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb der ökologisch hochwertigen Flächen auf bereits befestigten Flächen zu errichten. Während der Bauphase ist das Biotop Nr. 8140-1127 vor Befahren mit einem ortfesten Lattenzaun wirksam zu schützen.

A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

1. Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme anfallender Abfall (z.B. Altschotter) ist mit Beginn der Baumaßnahme sukzessiv zu verwerten oder ordnungsgemäß zu beseitigen. Eine Zwischenlagerung des Abfalls, die über die nach Ziff. 8.12 im Anhang 1 der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung genehmigungsfreie Lagerung auf dem Gelände der Entstehung bis zum Einsammeln hinausgeht, darf nicht erfolgen.
2. Die für gefährliche Abfälle geltenden Anforderungen aus der Nachweisverordnung sind zu beachten.

3. Bodengefährdende und/oder ölhaltige Betriebsmittel müssen so gelagert und eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen entsteht.

A.4.5 Unterrichtungspflichten

1. Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, Gemeinde Bernau am Chiemsee und dem Landratsamt Rosenheim möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.
2. Der Zeitpunkt der endgültigen Schließung des Bahnüberganges ist rechtzeitig im Vorfeld in geeigneter Weise der Öffentlichkeit bekannt zu geben.

A.4.6 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs Hittenkirchen“ hat den Rückbau des Bahnübergangs zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 29,000 der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing in der Gemeinde Bernau am Chiemsee.

Im Bereich des Rückbaus des Bahnübergangs wird der Regelquerschnitt der Eisenbahnstrecke hergestellt und an die bestehenden Bahnanlagen vor und nach dem heutigen Bahnübergang angeglichen.

Auf beiden Seiten wird im Bereich vor dem Bahnübergang der vorhandene Straßenaufbau entfernt und durch ein 1 m breites Bankett ersetzt. Auf dem Bankett werden zur Vermeidung des Umfahrens beidseitig Schutzplanken angebracht. Es werden zudem hinter den Schutzplanken Absperrschranken und die erforderlichen Verkehrszeichenerrichtet. Um ein widerrechtliches Kreuzen der Bahnstrecke durch Fußgänger zu unterbinden, wird jeweils hinter den Schutzplanken und der Absperrung zusätzlich noch ein Zaun errichtet.

Bezüglich der näheren Details wird im Übrigen auf den Erläuterungsbericht und die weiteren genehmigten Unterlagen verwiesen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 28.02.2025, Az. I.II-S-N-K, G.016173813.02, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs Hittenkirchen“ beantragt. Der Antrag ist am 28.02.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Bernau am Chiemsee
2.	Landratsamt Rosenheim
3.	Regierung von Oberbayern
4.	Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
5.	Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
6.	Amt für Landwirtschaft und Forsten Rosenheim
7.	Bayernwerk Netz GmbH
8.	Deutsche Telekom Technik GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierung von Oberbayern Sachgebiet 31.1 – Straßen- und Brückenbau Stellungnahme vom 14.10.2025, ohne Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Gemeinde Bernau am Chiemsee Stellungnahme vom 15.10.2025, ohne Az.
2.	Landratsamt Rosenheim, Stellungname vom 29.10.2025, Az. 53-140-1/10B und vom 28.10.2025 Az. 33 BR-2025-52255
3.	Regierung von Oberbayern SG 50, Stellungname vom 17.10.2025, Az. 50-
4.	Regierung von Oberbayern SG 60, Stellungname vom 29.10.2025, Az. ROB-6-3532.60_02-1-39
5.	Bayernwerk Netz GmbH, Stellungname vom 04.11.2025, Az. TAS Lu 15819

Lfd. Nr.	Bezeichnung
6.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungname vom 13.10.2025, Süd21_2025_191587Az.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu gegenständlichen Vorhaben wurden auf Veranlassung der Anhörungsbehörde im Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben des Bundes im Zeitraum vom 24.09.2025 bis einschließlich 23.10.2025 in elektronischer Form zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt. Maßgeblich für die Einwendungsfrist war daher die Veröffentlichung im Internet. Ende der Einwendungsfrist war der 06.11.2025. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängert diese nicht.

Zeit und Ort der Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet wurden im Antrags- und Beteiligungsportal für Verkehr und Offshore-Vorhaben und durch Bekanntmachung am 19.09.2025 in der örtlichen Tageszeitung ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 5 private Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans mit Schreiben vom 19.09.2025 benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Abs 5 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der

Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

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

B.3 Umweltverträglichkeit

Da das beantragte Vorhaben weniger als 2.000 m² Fläche dauerhaft in Anspruch nimmt, sind die Prüfwerte des § 14a i. V. m. Anlage 1 UVPG nicht erreicht, sodass keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben liegt vor.

Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben ist immer dann zu bejahen, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist. Sie ist nur dann nicht gegeben, wenn es sich bei dem Vorhaben um einen einigermaßen offensichtlichen planerischen Missgriff handelt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Az. 5 S 591/04).

Der bestehende Bahnübergang hat das Ende seiner technischen Nutzungsdauer erreicht. Eine regelkonforme Herstellung des Bahnübergangs, die dem Verfahren „Az. 651ppb/003-2018#003“ zu Grunde lag, ist nicht nur mit erheblichen Eingriffen in die angrenzenden Bereiche verbunden (die angrenzenden Flächen sind insbesondere durch schützenswerte Biotope und einem Vogelschutzgebiet geprägt) sondern begegnet nach glaubhafter Aussage der Vorhabenträgerin auch bautechnischen Schwierigkeiten. Zudem befinden sich sowohl nördlich als auch südlich in einem Abstand von 894 m bzw. 862 m alternative Querungsmöglichkeiten der Gleise.

Ferner kann der Vorhabenträgerin in ihrer Argumentation gefolgt werden, dass mit der Beseitigung des Bahnübergangs das Ziel einer Erhöhung der Verkehrssicherheit

verfolgt wird. Jede höhengleiche Schnittstelle zwischen den beiden Verkehrsträgern Straße und Schiene stellt für sich einen Gefahrenpunkt dar (so BayVGH, Az. 22 A 09.40002 und 22 A 09.40034; Thüringer OVG, Az. 1 O 8/09), woraus sich auch die Intention des Gesetzgebers erklärt, dass neue Kreuzungen von Schiene und Straße nicht mehr höhengleich angelegt werden dürfen (siehe dazu etwa § 12 Abs. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie § 2 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Beseitigung von Bahnübergängen entspricht zudem der Zielsetzung des § 4 Abs. 1 AEG (siehe VG Regensburg, Az. RN 5 S 94.1650).

Daneben wird mit dem Wegfall des Bahnübergangs auch das diesbezügliche Störungsrisiko ausgeschlossen, was wiederum die Betriebsstabilität sowie die Attraktivität des Schienenverkehrs erhöht (siehe dazu BayVGH, Az. 22 A 14.40037).

Daher dient die Schließung des Bahnübergangs der Erhöhung der Sicherheit für den Schienen- und Straßenverkehr sowie der Verfügbarkeit der Strecke und ist damit vernünftigerweise geboten.

Eine Planungsalternative, die kostengünstiger, leichter zu realisieren oder mit weniger Nachteilen für die Umwelt und die Umgebung verbunden wäre, ist nicht erkennbar.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Stellungnahmen der Behörden und Stellen nebst dazugehöriger Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

B.4.2.1 Gemeinde Bernau am Chiemsee, Stellungnahme vom 15.10.2025, ohne Az.

1. Die Gemeinde Bernau am Chiemsee erhebt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) gegen die beantragte Auflassung des Bahnübergangs Wiedendorf (Gemarkung Hittenkirchen) erhebliche Einwendungen.

2. Unzureichende und nicht schlüssige Begründung (§ 18 AEG, § 73 VwVfG)

Gemäß § 18 Abs. 1 AEG ist eine Planfeststellung nur zulässig, wenn alle von dem Bauvorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abgewogen und berücksichtigt werden. Die bislang vorgelegte Begründung der Deutschen Bahn erfüllt diese Anforderung nicht. Insbesondere fehlen nachvollziehbare und fachlich belastbare Argumente für die zwingende Notwendigkeit der Auflassung. Wirtschaftliche Erwägungen allein sind rechtlich nicht geeignet, tiefgreifende Eingriffe in bestehende Verkehrsstrukturen zu rechtfertigen.

Die Gemeinde Bernau fordert daher eine vollumfängliche, transparente und rechtlich belastbare Darlegung der Gründe für die Maßnahme sowie deren Alternativenprüfung.

3. Verkehrssicherheit und Gefahrenlage (§ 74 Abs. 2 VwVfG, § 3 BayStrWG)

Nach § 74 Abs. 2 VwVfG sind Nebenbestimmungen anzuordnen, die zur Sicherstellung der öffentlichen Belange erforderlich sind. Hier besteht eine gravierende Schutzpflicht im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Die geplante Ersatztrasse mit einer Breite von 4,10 m ist für die kombinierte Nutzung durch hochfrequenten Radverkehr (Ausweichroute Chiemsee-Radweg) und großdimensionierten landwirtschaftlichen Verkehr objektiv ungeeignet.

- Der nach § 5 Abs. 4 StVO vorgeschriebene seitliche Überholabstand von mindestens 1,5 m zwischen Kfz bzw. landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrern kann nicht eingehalten werden.
- Ein Begegnungsverkehr zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist auf einer Breite von 4,10 m ausgeschlossen.
- Aufgrund der Schließung des Bahnübergangs wäre eine Verlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf Gemeindestraßen unvermeidbar. Dies betrifft insbesondere die Chiemseestraße. Durch die Lage im unmittelbaren Umfeld der Schule entsteht ein nicht hinnehmbares Risiko für die Sicherheit von Schulkindern und Anwohnern.

Die Gemeinde Bernau fordert daher zwingend eine Neuplanung, die die Belange der Verkehrssicherheit uneingeschränkt berücksichtigt.

4. Fehlender Ausbau in Richtung Bernau (Abwägungsgebot § 18 AEG, § 73 VwVfG)

Die Beschränkung des Ersatzwegeausbaus ausschließlich in Richtung Prien ist rechtsstaatlich nicht gerechtfertigt. Nach dem Abwägungsgebot des § 18 AEG i. V. m. § 73 VwVfG müssen auch die Belange der landwirtschaftlichen Betriebe vollständig erfasst und in die Planung einbezogen werden.

Sollte die Auflassung des Bahnüberganges nicht zu verhindern sein, ist ein durchgehender Ausbau des landwirtschaftlichen Weges bis Bernau unabdingbar, um unzumutbare Umwege, erhebliche Zeitverluste und zusätzliche wirtschaftliche Belastungen zu vermeiden. Ohne diesen vollständigen Ausbau entstehen sowohl sicherheitsrelevante Gefährdungen im Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen als auch erhebliche Nachteile für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung.

5. Position der Landwirte und kommunale Verantwortung

Die örtlichen Landwirte haben die Auflassung kategorisch abgelehnt und fordern ebenfalls den durchgehenden Ausbau der Ersatztrasse in beide Richtungen, das heißt vom Bahnübergang Hittenkirchen/Wiedendorf nach Weisham, aber auch in die andere Richtung nach Bernau. Diese Position macht sich die Gemeinde Bernau ausdrücklich zu eigen, da sie nach § 3 Abs. 1 BayStrWG verpflichtet ist, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des örtlichen Verkehrs sicherzustellen.

Zur Verdeutlichung der Problematik wird nochmals auf das anliegende Schreiben verwiesen, welches von allen betroffenen Landwirten unterzeichnet wurde.

6. Forderungen der Gemeinde Bernau am Chiemsee

Die Gemeinde erhebt hiermit folgende verbindliche Forderungen:

- Verzicht auf die Auflassung des Bahnübergangs Wiedendorf in der derzeitigen Form.
- Vollständige und nachvollziehbare Begründung der Maßnahme durch die Deutsche Bahn, einschließlich Alternativenprüfung, wie es § 18 AEG verlangt.

- Durchgehender Ausbau der Ersatztrasse von Prien bis Bernau mit einer Breite, die Begegnungs- und Überholmöglichkeiten zwischen Radverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr gemäß StVO rechtlich und praktisch sicherstellt.
 - Einbindung der Gemeinde Bernau sowie der betroffenen Landwirte und Anwohner in die weitere Planung, im Sinne des Beteiligungsgebotes nach § 73 VwVfG.
 - Anordnung verbindlicher Nebenbestimmungen (§ 74 Abs. 2 VwVfG) durch die Planfeststellungsbehörde, hier den Ausbau des landwirtschaftlichen Weges in Richtung Bernau, falls die Auflassung gleichwohl verfügt werden sollte.
7. Sollten diese zwingenden Forderungen nicht vollständig umgesetzt werden, erklärt die Gemeinde Bernau am Chiemsee ausdrücklich, dass eine Zustimmung zur Auflassung des Bahnübergangs nicht erteilt werden kann.

Entscheidung

Zu 1.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Zu 2.

Die Alternativenprüfung ist nicht zu beanstanden. Die Vorhabenträgerin führt in Ihrer Rückäußerung nachvollziehbar auf, dass im Rahmen der Planung neben einer Beseitigung des Bahnübergangs 29,000 auch dessen Beibehaltung geprüft worden ist (vgl. Unterlage 01 - Erläuterungsbericht, Kap. 3). Die Beseitigung des bestehenden Bahnübergangs 29,000 hat sich bei dieser Variantenbetrachtung jedoch als vorzugswürdig herausgestellt.

Die Auflassung des Bahnübergangs 29,000 einschließlich der damit verbundenen Signaltechnik trägt zur Abnahme der Störanfälligkeit des Betriebs bei und wirkt sich somit vorteilhaft auf den Betriebsablauf auf der Strecke aus.

Ferner beseitigt der Rückbau von höhengleichen Kreuzungen (Bahnübergängen) das Gefahrenpotenzial sowohl für den Bahn- als auch für den Straßenverkehr. Dies gilt im konkreten Fall umso mehr, als – gemessen am aktuellen Regelwerk der DB InfraGO – ein völlig unterdimensionierter und unübersichtlicher Bahnübergang wegfällt (u.a. kann der motorisierte Begegnungsverkehr auf dem BÜ sich gegenseitig nicht rechtzeitig erkennen und nicht störungsfrei den Gefahrenbereich räumen).

Mit Blick auf die Umfahrungsmöglichkeiten bleibt festzuhalten, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge aus Richtung Bernau die Flächen östlich der Bahn nahezu ohne Umwege höhen- und damit kollisionsfrei über die Straßenüberführung „Chiemseestraße“ erreichen können. Radfahrer und Wanderer, die den Chiemsee-Rund- bzw. Radweg verlassen, um in der Ortsmitte von Bernau Station zu machen, können die

Bahnstrecke höhenfrei an der Eisenbahnüberführung am Haltepunkt Bernau überqueren. Die alternative Kreuzungsmöglichkeit für Fahrzeuge aus Norden ist der Bahnübergang Weisham bei Bahn-km 28,106.

Der Sicherheit des Bahnverkehrs kommt bei der Interessenabwägung ein hohes Gewicht zu. Dies kommt – wie bereits ausgeführt – auch in § 2 Abs. 1 Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz–EKrG) zum Ausdruck, der vorschreibt, dass neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen höhenfrei zu schaffen sind. Gleiches ergibt sich aus § 12 Abs. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) (vgl. auch Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg, Urteil vom 29.01.2020 – Az. 5 S 1658/17).

Eine Aufrechterhaltung des Bahnübergangs ist auch im Hinblick auf seine Verkehrsbedeutung nicht erforderlich. Hierzu wurden im Vorfeld Verkehrszählungen durchgeführt, die belegt haben, dass der Bahnübergang nur eine schwache Frequentierung durch den Kfz-Verkehr aufweist (vgl. Unterlage 01 – Erläuterungsbericht, Kap. 4.2: Verkehrsstärke max. 16 Fahrten pro Tag).

Ferner wäre die Beibehaltung des Bahnübergangs 29,000 verbunden mit einer technischen Aufrüstung gegenüber einer Auflassung des Bahnübergangs mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Bei der Auflassung eines Bahnübergangs anstelle einer technischen Aufrüstung des Bahnübergangs dürfen auch die erwartenden Mehrkosten der Aufrüstung in die Entscheidung einbezogen werden. Gleiches gilt für die Errichtung einer Eisenbahn- bzw. Straßenüberführung. Dabei kann sich das Interesse an einer möglichst kostengünstigen Lösung als öffentlicher Belang (Gebot der Wirtschaftlichkeit) auch gegenüber den entgegenlaufenden privaten Belangen, auch derjenigen von Grundstückseigentümern durchsetzen.

Schließlich ist auch die Planrechtfertigung für die Maßnahme nicht zu beanstanden. Bereits in den Planunterlagen und nochmalig in Ihrer Rückäußerung stellt die Vorhabenträgerin schlüssig dar, dass die Maßnahme dazu dient, die Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sicherzustellen. Dazu gehört u.a. die Erhöhung der Attraktivität des Schienenverkehrs durch Verbesserung des Fahrkomforts und Verkürzung der Fahrzeiten, die Verbesserung betrieblicher Verhältnisse, insbesondere die weitere Erhöhung der Sicherheit und die Beseitigung von betrieblichen Engpässen wie etwa eines Bahnübergangs.

Zu 3.

Der Forderung nach einer Nebenbestimmung kann nicht entsprochen werden. Voraussetzung für den Erlass einer Nebenbestimmung sind u.a. nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer. Es muss sich um ein Recht handeln, das in der planerischen Abwägung nicht überwunden werden kann. Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage ("Lagevorteil") ist jedoch regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 21.12.2005 – Az. 9 A 12.05; Urteil vom 28.01.2004 – Az. 9 A 27.03).

Auch kann der Forderung nach einer Neuplanung nicht gefolgt werden, da die verfahrensgegenständliche Planung nicht zu beanstanden ist. Die Umfahrungen müssen gemäß ihrer Zweckbestimmung ausgebaut sein. Der Weg über den Bahnübergang ist als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet. Somit kann auch an die Umfahrung keine höhere Anforderung gestellt werden. Der Begegnungsverkehr ist auch im Bestand vorhanden. Es gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist vielmehr eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit die eine anderweitige ausreichende Verbindung zum öffentlichen Wegenetz darstellt.

Selbst wenn einzelne Verkehrsverbindungen etwa durch Umwege etwas schlechter sind als vorher, ist dieses im überwiegenden öffentlichen Interesse hinzunehmen, da kein Anspruch auf den Erhalt einer günstigen Wegebeziehung besteht.

Bei der Chiemseestraße handelt es sich um die Kreisstraße Kr RO 14 des klassifizierten Straßen- und Wegnetzes. Damit kann unterstellt werden, dass diese Straßenkategorie dazu geeignet ist, den durch die Schließung des Bahnübergangs entstehenden, Mehrverkehr aufzunehmen, der sich den vorliegenden Verkehrszählungen zufolge eher in einem vernachlässigbaren Rahmen bewegt.

Zu 4.

Der Forderung wird nicht entsprochen. Die vorhandene Umwegstrecke ist sowohl unter dem Aspekt der allgemeinen Verkehrssicherheit als auch für die konkret betroffenen Verkehrsteilnehmer, die den Umweg nutzen, zumutbar. Durch die Auflassung des Bahnübergangs entfällt die bisher bestehende Gefährdung der Verkehrsteilnehmer am Bahnübergang. Soweit angeführt wird, dass der mögliche Begegnungsverkehr eine künftig vermehrt eintretende Gefährdungsquelle der

Verkehrsteilnehmer darstellt, ist diese weder im Vergleich zur größeren Verkehrsfährdung durch Zugverkehr an einem unbeschränkten Bahnübergang noch für sich genommen von besonderem Gewicht. Bei Begegnungsverkehr auf Straßen und Wegen gelten die allgemeinen Verkehrsregeln. Daher kann der Ansicht, dass es durch die Auflassung des Bahnüberganges zu verschärften Konflikten bei Begegnungsverkehren zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr kommen könnte, nicht gefolgt werden.

Zudem darf in diesem Zusammenhang nicht außer Acht gelassen werden, dass alle Zuwegungen zum und über den Bahnübergang als öffentliche Feld- und Waldwege gewidmet sind. Auch wenn die Benutzung von öffentlichen Feld- und Waldwegen durch den Rad- bzw. Ausflugsverkehr sowohl aus straßenbaulicher- als auch aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht in der Regel zulässig ist, darf nicht außer Acht gelassen werden, dass diese, ihrem Widmungszweck entsprechend, überwiegend der Bewirtschaftung der anliegenden Feld- und Wiesengrundstücke dienen sollen.

Zu 5.

Soweit sich die Gemeinde Bernau am Chiemsee explizit mit dem Argument gegen die ersatzlose Beseitigung des Bahnübergangs wendet, dass hierdurch für die örtlichen Landwirte zukünftig Umwege entstehen, ist anzumerken, dass es sich hierbei um keinen gemeindeeigenen Belang handelt.

Verweist eine Gemeinde im Rahmen der Beseitigung eines Bahnübergangs auf die für ihre Bürger unzumutbaren Umwege sowie auf Gefahren, die sich im Zuge der Nutzung dieser Umwege ergeben, so sind dies grundsätzlich Belange von Privatpersonen, die eine Gemeinde – auch wenn ein Schaden droht – nicht geltend machen kann; gleiches gilt für die Belange der Verkehrssicherheit, die als Belange der Allgemeinheit nicht speziell dem gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind (siehe dahingehend BVerwG, Az. 9 A 19/08; BayVGH, Az. 22 A 09.40005).

Es ist in der Rechtsprechung geklärt, dass eine Gemeinde nur die Verletzung ihrer eigenen Rechte, nicht jedoch auch die ihrer Bürger geltend machen kann, da diese ihre Rechte insoweit selbst geltend zu machen haben (siehe dazu BayVGH, Az. 22 A 14.40036; BayVGH, Az. 20 A 93.40081 u.a.; Niedersächsisches OVG, Az. 7 KS 108/16).

Zu 6.

Entgegen der Auffassung der Gemeinde Bernau am Chiemsee ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin die ersatzlose Auflassung zum Gegenstand ihres Planrechtsantrages gemacht hat.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierbei auf die vorangegangenen Entscheidungen verwiesen.

In Ergänzung hierzu wird an dieser Stelle seitens der Planfeststellungsbehörde nochmals betont, dass jeder höhengleiche Kreuzungspunkt von Straße und Schiene grundsätzlich mit einem erhöhten Gefahrenpotential verbunden ist (so BayVGH, Az. 22 A 09.40002 und 22 A 09.40034; Thüringer OVG, Az. 1 O 8/09). Dementsprechend kann und soll auch jeder Bahnübergang grundsätzlich unabhängig von anderen Bahnübergängen aufgelassen werden dürfen, weil jeder einzelne von ihnen eine singuläre Gefahrenquelle für die Verkehrssicherheit darstellt (BayVGH, Az. 22 A 14.40037). Hierbei kann auch – was die Forderung der Gemeinde Bernau am Chiemsee nach der Beibehaltung bzw. einer technischen Ertüchtigung des Bahnübergangs anbelangt – nicht entsprochen werden, da auch bei einem modernen, auf neuer Technik basierenden Schrankenbetrieb ein Zusammenstoß von Straßen- und Schienenfahrzeugen mit oft tödlichem Ausgang nicht auszuschließen ist (siehe dazu BayVGH, Az. 20 A 01.40103).

Ferner gilt es an dieser Stelle klarzustellen, dass die geforderte Einbindung in die Planung nach § 73 VwVfG mit der Auslegung bzw. der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt ist. Gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG hat das Eisenbahnbundesamt im vorliegenden Fall auf eine Erörterung verzichtet.

Zu 7.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

B.4.2.2 Landratsamt Rosenheim

Allgemeine Stellungnahme vom 29.10.2025, Az. 53-140-1/10B

Gegen das Vorhaben bestehen aus straßenverkehrsrechtlicher, immissionsschutzrechtlicher, wasserrechtlicher, baurechtlicher Sicht keine Einwände. Die naturschutzfachliche Stellungnahme liegt diesem Schreiben bei. Um Beachtung der darin gemachten Auflagen wird gebeten.

Entscheidung

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen und auf die Entscheidungen zur naturschutzfachlichen Stellungnahme verwiesen.

Stellungname Naturschutz vom 28.10.2025, Az. 33 BR-2025-52255

1. Dem Vorhaben wird aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht bei Beachtung folgender Nebenbestimmungen zugestimmt:

1.1. An das Vorhaben angrenzende Gehölze sind zu erhalten. Während der Maßnahmen sind zum Schutz der Gehölze geeignete Vorkehrungen zu treffen (z.B. Bauzaun, keine Lagerflächen, Aufschüttungen und Abgrabungen, Befahren mit Maschinen im Wurzelraum (=Kronenprojektion plus 1,5 m), vgl. auch DIN 18920).

1.2. Anfallendes Abbruch- und Aushubmaterial ist ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. in zulässiger Weise zu verwerten. Nachweise über die Entsorgung des Aushubmaterials sind dem Landratsamt Rosenheim, untere Naturschutzbehörde, auf Verlangen vorzulegen.

1.3. In die biotopkartierten Bereiche darf nicht eingegriffen werden, Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb der ökologisch hochwertigen Flächen auf bereits befestigten Flächen zu errichten. Während der Bauphase ist das Biotop Nr. 8140-1127 vor Befahren mit einem ortfesten Lattenzaun wirksam zu schützen.

2. Gründe:

Für Vorhaben im Außenbereich nach § 35 BauGB bleibt die Geltung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung unberührt (§ 18 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG).

Das Landratsamt Rosenheim, untere Naturschutzbehörde, ist gemäß § 3 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. Art. 44 Abs. 2 und Art. 43 Abs. 2 Nr. 3 BayNatSchG sachlich und nach § 3 Abs. 2 BNatSchG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG örtlich für die naturschutzrechtliche Entscheidung zuständig.

Teile der Flächen, auf denen das Vorhaben stattfindet, sind gemäß Biotopkartierung als ökologisch besonders wertvolle Lebensräume nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1 Bay-NatSchG geschützt. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung des geschützten Lebensraumes führen können, sind demnach verboten.

Die Maßnahme ist unter Beachtung der oben genannten Auflagen nicht geeignet erhebliche Beeinträchtigungen des Biotopbestandes zu verursachen.

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar. Gemäß § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen oder zu ersetzen.

Die Nebenbestimmungen aus dem Bereich Natur- und Landschaftsschutz dienen dazu, negative Wirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaftsbild (§§ 13, 14 BNatSchG) zu vermeiden sowie die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen auszugleichen (§ 15 BNatSchG) und somit die naturschutzrechtlichen Voraussetzungen für den Erlass der Baugenehmigung zu schaffen.

Die festgesetzten Nebenbestimmungen sind geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft zu mildern und die negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild auszugleichen.

Die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen beruhen auf § 35 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 BauGB i. V.m. § 15 BNatSchG und Art. 36 Abs. 1 Alt. 1 BayVwVfG.

Die baurechtliche Entscheidung ersetzt die erforderliche naturschutzrechtliche Entscheidung gemäß § 15 BNatSchG. Sie erfolgt im Benehmen mit der unteren

Naturschutzbehörde (§ 18 Abs. 3, 8 17 Abs. 1 BNatSchG). Auf die Ersetzungswirkung ist nach Art. 44 Abs. 5 BayNatSchG in der behördlichen Entscheidung hinzuweisen.

Entscheidung

Zu 1

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen

Zu 1.1 bis 1.3

Es ist keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat in Ihrer Rückäußerung zugesichert die Vorgaben umzusetzen. Zudem werden diese in den Nebenbestimmungen unter A.4 festgesetzt.

Zu 2

Die Aussagen und Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

B.4.2.3 Regierung von Oberbayern SG 50, Stellungname vom 17.10.2025, Az. 50-

1. Nach Durchsicht der vorgelegten Unterlagen nimmt Sachgebiet 50 „Technischer Umweltschutz“ der Regierung von Oberbayern zu den von uns zu vertretenden Belangen (Lärm, Luftreinhaltung, Erschütterungen, Elektromagnetische Felder, Lichtimmissionen, Deponien und Störfall-Verordnung jeweils in der Zuständigkeit des Sachgebiets 50 der ROB) folgendermaßen Stellung:

Hinweis: Da Sachgebiet 50 „Technischer Umweltschutz“ ausschließlich „Technisches Personal“ und kein Verwaltungspersonal/Juristen besitzt und uns zudem nicht bekannt ist, welche Stellen bzw. Fachabteilungen der Regierung von Oberbayern von der Planung berührt werden, erfolgt im Folgenden nur die Stellungnahme des Sachgebietes 50 und keine Gesamtstellungnahme der Regierung von Oberbayern.

2. Baubedingte Auswirkungen:

Die voraussichtliche Dauer der geplanten Baumaßnahme beträgt insgesamt ca. 2 Wochen.

2.1 Lärm, Erschütterungen und sekundärer Luftschall:

Es liegen keine Baulärm- und Erschütterungsprognosen für das geplante Vorhaben vor. Im Erläuterungsbericht unter Kap. 9.2.1 wird auf das Thema Baulärm eingegangen. Die Äußerungen hierzu können aus fachlicher Sicht nachvollzogen werden.

Folgende Anforderungen sind grundsätzlich zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen zu beachten:

- Es gelten die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung).
- Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.

- Es sind die Anforderungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) einzuhalten.
- Für die Baustelleneinrichtungs-, die Bereitstellungs- und die Zwischenlagerflächen einschließlich der Baustraßen gelten die Bestimmungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechend.
- Der Baubetrieb ist regelmäßig wie geplant in der Tagzeit (7:00 – 20:00 Uhr) vorzusehen. Sollten abweichend hiervon Bauarbeiten in der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind diese auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- Es sind sowohl die Bestimmungen der DIN 4150 Teil 2 als auch Teil 3 einzuhalten.

2.2 Luftqualität:

Bei der Auflassung des Bahnübergangs kommt es im Wesentlichen zu Schadstoffemissionen an Staub (Bautätigkeiten, Baumaschinen, Zwischenlagerung von Material) und Stickstoffdioxiden (Motoren der Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge). Diese sind soweit möglich zu minimieren.

Bezüglich der baubedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung wird auf Folgendes hingewiesen:

Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) soweit möglich zu reduzieren.

2.3 Lichtimmissionen:

Sollte eine Beleuchtung während der Bauarbeiten geplant sein, ist im Hinblick auf den Schutz vor unzulässigen Lichteinwirkungen Folgendes zu beauftragen:

- Bezüglich Lichtimmissionen sind die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten.

2.4 Sonstiges:

Folgende Anforderungen sind zu beauftragen:

- Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes – einschließlich der begleitenden Regelwerke – sind zu beachten.
- Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

Hinweis: Die Entsorgung der bei dieser Maßnahme anfallenden Abfälle wurde vom Sachgebiet 50 nicht geprüft.

3. Betriebs- und anlagenbedingte Auswirkungen:

3.1 Verkehrslärm:

Laut Erläuterungsbericht handelt es sich nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff, daher ergeben sich keine Lärmvorsorgeansprüche nach der 16. BImSchV.

Dies erscheint aus fachlicher Sicht plausibel.

3.2 Erschütterungen, sekundärer Luftschall:

In den Unterlagen sind keine Aussagen zu möglichen betriebs- und/oder anlagenbedingten Erschütterungseinwirkungen enthalten.

Aus fachlicher Sicht ist soweit ersichtlich nach Umsetzung der Baumaßnahmen nicht mit unzulässigen Erschütterungseinwirkungen zu rechnen.

3.3 Luftqualität:

Nach Abschluss des Vorhabens sind keine relevanten Auswirkungen auf die Luftqualität zu erkennen.

3.4 Elektromagnetische Felder:

Nachteilige Auswirkungen durch elektromagnetische Felder sind nicht zu erkennen.

3.5 Licht:

Bezüglich Lichtimmissionen sind die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zum Schutz der Nachbarschaft zu beachten.

4. Deponien:

Im Gebiet des Bahnübergangs ist keine in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern befindliche Deponie betroffen.

Das Sachgebiet 50 nimmt dabei lediglich zu Deponien der Klasse I bis III in der Betriebs- und Stilllegungsphase Stellung.

(Hinweis: Zuständige Genehmigungsbehörde für Deponien der Klasse 0 ist die KVB).

Zu Deponien in der Nachsorgephase ist ggf. die Stellungnahme von Sachgebiet 55.1 (Bodenschutz) zu beachten. Nach unserer Kenntnis befindet sich aber keine Deponie in der Nachsorgephase in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern.

5. Störfall-Verordnung:

Betriebsbereiche, die unter die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern fallen, sind durch das geplante Vorhaben nicht betroffen. Daher bestehen aus Sicht des SG 50 im Hinblick auf die Störfall-Verordnung keine Einwände gegen das Vorhaben.

Hinweis:

Eine cursorische Prüfung hat ergeben, dass sich innerhalb eines Umkreises von 1,5 km auch keine anderen Betriebsbereiche befinden.

6. Anmerkung:

Die Stellungnahme umfasst nicht die Bereiche Altlasten und Kampfmittel und berücksichtigt auch nicht die Deponien und Altablagerungen, die nicht in der Zuständigkeit des Sachgebietes 50 der Regierung von Oberbayern liegen. Zu sonstigen Gefahren wird nur abschließend Stellung genommen soweit Anlagen nach der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) betroffen sind, für die das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern zuständig ist.

Entscheidung

Zu 1

Die Aussagen und Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Zu 2

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Zu 2.1

Die Forderungen werden, soweit diese nicht bereits durch gesetzliche Regelungen verpflichtend sind, in die Nebenbestimmungen unter A.4 aufgenommen. Im Übrigen werden die Aussagen zur Kenntnis genommen.

Zu 2.2 und 2.3

Die Forderungen werden in die Nebenbestimmungen unter A.4 aufgenommen. Im Übrigen werden die Aussagen zur Kenntnis genommen.

Zu 2.4

Die Forderungen werden, soweit diese nicht bereits durch gesetzliche Regelungen verpflichtend sind, in die Nebenbestimmungen unter A.4 aufgenommen. Im Übrigen werden die Aussagen zur Kenntnis genommen.

Zu 3.1 bis 3.4

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.

Zu 3.5

Der Forderung ist für das Vorhaben nicht einschlägig, da auch nach dem Rückbau des Bahnübergangs kein anderen Lichtimmissionen zu erwarten sind.

Zu 4.

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.

Zu 5.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Zu 6.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

B.4.2.4 Regierung von Oberbayern SG 60, Stellungname vom 29.10.2025, Az. ROB-6-3532.60_02-1-39

Das Sachgebiet 60 Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft an der Regierung von Oberbayern nimmt zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung:

1. Agrarstrukturelle Belange

Gemäß den Unterlagen wird landwirtschaftlich genutzte Fläche nur temporär in Anspruch genommen. Mit dem Vorhaben besteht somit Einverständnis.

Wir bitten jedoch folgende Punkte bei der Umsetzung zu berücksichtigen:

2. Information des betroffenen Landwirtes bzw. der betroffenen Landwirte

Eine Gesprächsplanung zur Information der Landwirte muss vorhanden sein. Jeder Landwirt, der durch die Baumaßnahme betroffen sein wird, ist vor Aufnahme der Bauarbeiten anzusprechen. Hierbei sind alle für ihn wichtigen Themen zu behandeln, z. B. Zeitraum und Ablauf der Baumaßnahme wie auch Entschädigungen. Soweit möglich, sollten Vereinbarungen zu gemeinsamen Lösungswegen getroffen werden. Weiterhin ist ihm ein Ansprechpartner zu nennen, mit dem er während der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären kann. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ebenso ein Gespräch mit den Landwirten sinnvoll, um offene Themen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzustimmen. Dadurch werden alle landwirtschaftlichen Belange im Einzelfall erfasst und Konfliktsituationen entschärft.

3. Staatliche Ausgleichszahlungen - Mehrfachantrag

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

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

4. Erhaltung und Wiederherstellung der Bodenfruchtbarkeit

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

Baumaßnahmen beeinträchtigen unbestreitbar den Boden. Vor allem für Flächen, die vorübergehend für Bau- und Arbeitsflächen genutzt werden ist eine fachgerechte Rekultivierung notwendig, sofern diese Flächen im Anschluss wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden sollen.

In der Regel erachten wir aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht eine von der ökologischen Baubegleitung unabhängige bodenkundliche Baubegleitung als notwendig und sinnvoll. Aufgrund der geringen Betroffenheit landwirtschaftlich genutzter Fläche erachten wir dies in diesem Verfahren als nicht zwingend notwendig. Wir bitten jedoch um Beachtung der folgenden einschlägigen allgemein anerkannten Regeln der Technik und die entsprechenden DIN-Normen. Relevant ist hier die DIN 19639 in Verbindung mit DIN 19731, DIN 18915, DIN 18919, VDI LAGA M20 TR Boden.

5. Allgemeine Hinweise

Bodengefährdende und/oder ölhaltige Betriebsmittel müssen so gelagert und eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen entsteht.

Durch bauliche Maßnahmen entstehende Staubentwicklung kann die Qualität der landwirtschaftlichen Produkte reduzieren. Staubentwicklung ist durch geeignete

Maßnahmen zu vermeiden, insbesondere bei trockener Witterung. Für Schäden durch Staubbelastung sind die Bewirtschafter zu entschädigen.

6. Forstfachliche Belange werden in unseren Ausführungen nicht berücksichtigt.

Entscheidung

Zu 1.

Es wird darauf hingewiesen, dass für das Vorhaben weder temporär noch dauerhaft keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen werden. Im Übrigen werden die Aussagen zur Kenntnis genommen.

Zu 2.

Den Forderungen kann nicht vollumfänglich entsprochen werden. Über das Vorhaben wurde bereits durch das Anhörungsverfahren informiert. Es werden keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen (siehe dazu bereits die Entscheidung zu 1.).

Den Zeitpunkt der Schließung des Bahnüberganges hat die Vorhabenträgerin bekannt zu geben. Auf die diesbezügliche Nebenbestimmung unter A.4 wird verwiesen.

Zu 3.

Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Für das Vorhaben ist kein Grunderwerb, keine Nutzungsbefugnis und keine dingliche Sicherung auf Flächen Dritter notwendig. Daher ist eine Zusendung von Shape-Dateien an das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten nicht erforderlich.

Zu 4.

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die beiden Baustelleinrichtungsflächen ausschließlich auf bereits bestehenden Wegflächen angelegt werden.

Zu 5.

Die Schutzauflagen werden in die Nebenbestimmungen unter A.4 aufgenommen. Bei Einhaltung der Maßnahmen zur Reduzierung der Staubemissionen und in Anbetracht des geringen Umfangs der Bautätigkeit beim Rückbau des Bahnübergangs sind keine schadensersatzrelevanten Auswirkungen zu erwarten. Zudem könnte

eine solche Entschädigung nur von betroffenen Personen selbst geltend gemacht werden, so dass an dieser Stelle hierüber nicht näher zu befinden ist.

Zu 6.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

B.4.2.5 Bayernwerk Netz GmbH, Stellungnahme vom 04.11.2025, Az. TAS Lu 15819

1. Gegen das o. g. Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden.

2. 20-kV-Kabel, 0,4-kV-Kabel Bei der Überprüfung des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 4) sowie des Kabel- und Leitungslageplanes (Unterlage 7) haben wir folgende Punkte festgestellt:

2.1 Die mit der Bauwerksverzeichnisnummer 610 eingetragene Elektrizitätsleitung ist im Kabel- und Leitungslageplan nicht lagerichtig eingezeichnet, im Bauwerksverzeichnis ist der eingetragene Bau-/Bahn-km falsch vermerkt. Tatsächlich befindet sich die Leitungskreuzung bei Bau-/Bahn-km 28,998. Die Leitungskreuzung besteht aus zwei Kabelschutzrohren, von denen ein Rohr mit einem 20-kV-Kabel und das zweite Rohr mit einem 0,4-kV-Kabel belegt. Ist. Wir bitten um Berichtigung in den genannten Unterlagen.

2.2 Das derzeit bestehende 0,4-kV-Kabel bei Bau-/Bahn-km 28,987, welches vom Kabelverteilerschrank KV 90866-4 im Flurstück 959/1 der Gemarkung Hittenkirchen zur Zähleranschlusssäule 96972-ZAS verläuft und der Versorgung des vorhandenen Betonschalthauses dient, ist weder im Kabel- und Leitungslageplan eingezeichnet noch im Bauwerksverzeichnis eingetragen. Wir bitten um Vergabe einer Bauwerksverzeichnisnummer und Ergänzung in den genannten Unterlagen.

2.3 Informativ möchten wir darauf hinweisen, dass außerhalb der Planfeststellungsgrenze, nördlich der Bahnlinie ein 20-kV-Kabel unseres Unternehmens längsverlegt ist.

Beiliegend erhalten Sie einen Lageplan, in dem die Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH dargestellt sind. Maßgeblich ist allerdings der tatsächliche Verlauf im Gelände. Der Schutzbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse.

Wir weisen darauf hin, dass die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen von Bepflanzung freizuhalten sind, da sonst die Betriebssicherheit und Reparaturmöglichkeit eingeschränkt werden. Bäume und tiefwurzeln Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit uns geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. Eine ungesicherte Kabeltrasse darf nicht mit schweren Fahrzeugen befahren werden. Im Bereich der Zufahrt/Fahrwege muss evtl. vor Beginn des Bauvorhabens vorhandene Kabel mit Schutzrohren umhüllt werden. Die Kosten hierfür sind vom Veranlasser zu tragen. Sollten Umbaumaßnahmen an unseren Anlagen oder die Stilllegung einzelner Anlagenteile, z. B. der vorhandene Stromanschluss des Betonschalthauses erforderlich werden ist dies frühzeitig abzustimmen bzw. ein schriftlicher Anschlussverzicht an uns örtlich zuständiges Kundencenter zu senden. Wir bitten um rechtzeitige Beteiligung, mindestens 3 Monate vor Beginn der Baumaßnahme. Ihr Ansprechpartner für den Planungsbereich ist unser Kundencenter Kolbermoor. Die Adresse

lautet: Bayernwerk Netz GmbH, Kundencenter Kolbermoor, Geigelsteinstr. 2, 83059 Kolbermoor, Telefon: (08031) 8099-0, E-Mail: kolbermoor@bayernwerk.de. Bitte wählen Sie nach der Bandansage die „2“.

3. Fernmeldekabel

Außerdem möchten wir informativ darauf hinweisen, dass außerhalb der Planfeststellungsgrenze, nördlich der Bahnlinie ein Fernmeldekabel unseres Unternehmens längsverlegt ist. Dieses Kabel ist vorübergehend stillgelegt. Da dieses Kabel bereits früher mal geschnitten werden musste, ist es uns leider technisch nicht mehr möglich die Kabellage im Bereich des Bauvorhabens zu bestimmen. Für das Bauvorhaben braucht der Vorhabenträger, hinsichtlich des bestehenden Fernmeldekabels, keinerlei Behinderungen unsererseits Befürchten und weiters auch keine Kosten, sollte das Kabel beschädigt werden. Für alle Fragen bzgl. unseres Fernmeldekabels stehen wir gerne telefonisch oder per Email zur Verfügung: Tel: 089 1254 2398 Spartentelefon Bayernwerk Kommunikationstechnik (Mo-Fr 8:00-16:00 Uhr); Email: ene-bamberg-tib-sparten-s@eon-energie.com

Das beiliegende "Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen" ist zu beachten. Wir bedanken uns für die Beteiligung und stehen Ihnen für Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Entscheidung

Zu 1.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Zu 2.1

Der Forderung wird nicht vollumfänglich entsprochen. Die Vorhabenträgerin erläutert in ihrer Rückäußerung nachvollziehbar, dass es sich um eine Differenz von 2 cm handelt, und sichert zu, dass diese im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt wird. Ein Tekturverfahren ist aufgrund der geringen Abweichung nicht erforderlich.

Zu 2.2

Der Forderung kann nicht entsprochen werden. Die Vorhabenträgerin erläutert in Ihrer Rückäußerung nachvollziehbar, dass die ZAS im Zusammenhang mit der Erneuerung der vier Bahnübergänge in km 26,938 /km 28,1 /km29,0/ km 31,4 bei den Bayernwerken beantragt wurden. Umgesetzt und in Betrieb sind allerdings nur die drei Bahnübergänge km 26,938/28,1/31,4.

Der BÜ Hittenkirchen soll demgegenüber aufgelassen werden. Damit wird die ZAS nicht mehr benötigt und wieder zurück gebaut. Die Planfeststellungsunterlagen basieren auf der Grundlage des alten Bahnübergangs. Die ZAS nebst Zugang gab es zu dem Zeitpunkt noch nicht, weshalb diese in den Unterlagen auch nicht dargestellt ist. Die genaue Lage des Kabels wird vor dem Rückbau mittels Suchschachtung sondiert.

Zu 2.3

Es ist keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich. Der Hinweis zum Kabel wurde von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Spartenträger rechtzeitig zu beteiligen und die Vorgaben zu beachten. Das Merkblatt wird Bestandteil der Vergabeunterlagen bzw. der Ausführungsplanung.

Zu 3.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Zu 4.

Das Merkblatt wurde der Vorhabenträgerin übermittelt.

B.4.2.6 Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungnahme vom 13.10.2025, ohne Az.

Im Planbereich befinden sich zurzeit keine Telekommunikationslinien der Telekom. Im Nord-Osten des Baufeldes kreuzt eine Telekommunikationslinie der Deutschen Telekom den Feldweg. Diese ist in Ihrem Leitungsplan berücksichtigt. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten. Wir bitten, uns nach dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zu übersenden.

Entscheidung

Es ist keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich. Die Vorhabenträgerin sichert in Ihrer Rückäußerung zu, dass sich die Bauausführenden über die aktuelle Lage der Telekommunikationslinien informieren. Zudem wird auf die Nebenbestimmung zu Versorgungsleitungen unter A.4 verwiesen. Im Übrigen werden die Aussagen zur Kenntnis genommen.

B.4.3 Private Einwendungen

Vorbemerkung: Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses wird nicht auf alle schriftlich erhobenen Einwendungen einzeln eingegangen sondern nach Themen abgearbeitet.

B.4.3.1 Der Wirtschaftsweg ist nicht für Begegnungsfälle von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrern ausgelegt

Die Einwender befürchten, dass es durch die Schließung des Bahnübergangs Hittenkirchen aufgrund der Zunahme des Verkehrs auf dem landwirtschaftlichen Weg zu vermehrten gefährlichen Begegnungsverkehren kommen wird. Daher wird eine Aufweitung des bestehenden bahnparallelen Wegs zum Bahnübergang Weisham gefordert.

Entscheidung

Der Forderung kann nicht entsprochen werden.

Die Umfahrung muss gemäß ihrer Zweckbestimmung ausgebaut sein. Der Weg über den Bahnübergang ist als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet. Somit kann auch an die Umfahrung keine höhere Anforderung gestellt werden. Der Begegnungsverkehr ist auch im Bestand vorhanden und kann nach dem schlüssigen Vortrag der Vorhabenträgerin aufgrund der übersichtlichen topografischen und verkehrlichen Verhältnisse bei den wenigen Begegnungsfällen pro Tag problemlos abgewickelt werden. Zudem gilt insoweit das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Durch die Auflassung des Bahnübergangs entfällt die bisher bestehende Gefährdung der Verkehrsteilnehmer am Bahnübergang. Soweit angeführt wird, dass der mögliche Begegnungsverkehr eine künftig eintretende Gefährdung der Verkehrsteilnehmer darstellt, wird seitens der Planfeststellungsbehörde angemerkt, dass diese weder im Vergleich zur größeren Verkehrsgefährdung durch den Zugverkehr an einem Bahnübergang noch für sich genommen von besonderem Gewicht ist. Bei Begegnungsverkehr auf Straßen und Wegen gelten vielmehr die allgemeinen Verkehrsregeln.

Zudem erläutert die Vorhabenträgerin in Ihrer Rückäußerung nachvollziehbar, dass ohne einen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet und ohne die Inanspruchnahme von Fremdgrund eine keine ausreichende Erweiterung der Fahrbahnbreite möglich ist.

B.4.3.2 Zunahme der Fahrten auf der Staatsstraße 2092

Es wird eingewendet, dass durch die Sperrung des Bahnübergangs Hittenkirchen der Verkehr auf der Staatsstraße St 2092 zunimmt.

Entscheidung

Die Verkehrsverlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf der Staatsstraße St 2092 mit ca. 17.500 Kfz DTV hat hinsichtlich der Fahrten zur Umfahrung des Bahnübergangs aufgrund des dortigen schwachen Verkehrs keine Auswirkungen.

B.4.3.3 Ausweichen des landwirtschaftlichen Verkehrs auf die B 305

Es wird eingewendet, dass der landwirtschaftliche Verkehr auf die B 305 ausweichen muss und dass dadurch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der ohnehin schon überlasteten Bundesstraße entsteht. Dadurch kommt es zwangsläufig zu zusätzlichen Behinderungen und Stausituationen. Durch die langsamen fahrenden Traktoren kommt es zu gefährlichen Überhohlmanövern.

Entscheidung

Entgegen der Auffassung der Einwender sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Verkehrsverlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf die Bundesstraße B 305 hat hinsichtlich der Fahrten zur Umfahrung des Bahnübergangs aufgrund des schwachen Verkehrs keine Auswirkungen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinzuweisen, dass die bisher bestehende Gefährdung für den Straßenverkehr durch den Bahnübergang (höhengleiches Aufeinandertreffen von Schienen- und Straßenverkehr) entfällt. Im Vergleich hierzu kommt dem vorangehend beschriebenen, zukünftigen Gefährdungspotential kein besonderes Gewicht zu (siehe dahingehend BayVGH, Az. 22 A 14.40037).

B.4.3.4 Ausweichroute Chiemseestraße in Bernau

Es wird eingewendet, dass es durch die Schließung des Bahnüberganges zu vermehrten Gefahrensituationen auf der ohnehin durch parkende Fahrzeuge beengten Chiemseestraße kommt.

Entscheidung

Entgegen der Auffassung der Einwender sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Bei der Chiemseestraße handelt es sich um die Kreisstraße Kr RO 14 des klassifizierten Straßen- und Wegnetzes. Damit kann unterstellt werden, dass diese Straßenkategorie dazu geeignet ist, den allg. KfZ-Verkehr aufzunehmen.

Dies gilt umso mehr als im Falle der Nutzung als Umleitungsstrecke für Stausituationen auf der Autobahn München-Salzburg A8 sogar ein erheblicher Anteil an Schwerlastverkehr die Chiemseestraße nutzt.

Die vereinzelt erforderlichen Umwegefahrten der Einwender tragen damit lediglich einen nicht signifikanten Anteil am Verkehrsaufkommen bei.

B.4.3.5 Wirtschaftsweg ist Ausweichroute für den Chiemseeradweg

Besonders in den Sommermonaten wird der Weg aufgrund der Überlastung des Chiemseeradweges als Ausweichroute für diesen genutzt. Es wird eingewendet, dass der Wirtschaftsweg nicht für den Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrern ausgelegt ist.

Entscheidung

Der Chiemseeradweg führt von Osten kommend zum Bahnübergang Weisham und von dort weiter nach Norden zum Bahnübergang Prien. Der landwirtschaftliche Weg zwischen dem Bahnübergang Weisham und dem südlich davon gelegenen Bahnübergang Hittenkirchen wird mithin lediglich als Abkürzung aus der Ortsmitte der Gemeinde Bernau als Radweg genutzt bzw. „zweckentfremdet“. Als alternative fahrradtaugliche Route können jedoch der landwirtschaftliche Weg westlich der Bahn und der begleitende Radweg entlang der St 2092 ohne größere Umwege befahren werden. Umwege

B.4.3.6 Umwege

Es wird eingewendet, dass durch die Beseitigung des Bahnübergangs erhebliche Umwege entstehen und damit ein erhöhter Zeitaufwand und Mehrkosten durch zusätzliche Maschinenstunden und Kraftstoffverbrauch entstehen.

Entscheidung

Hierzu festzustellen, dass gewisse Änderungen des öffentlichen Verkehrsnetzes, die zu längeren Fahrzeiten für die Betroffenen führen, grundsätzlich keine Entschädigungspflicht auslösen, da auf die Aufrechterhaltung eines bestimmten Straßen- und Wegenetzes kein Rechtsanspruch besteht. Soweit sich einzelne Betroffene

dennoch unzumutbar beeinträchtigt sehen, wurden keine konkreten Umstände vorgebracht, die darauf schließen lassen könnten, dass durch die entstehenden Umwege eine so starke Beeinträchtigung im Einzelfall entstehen würde, dass die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach in Betracht käme.

Derart unzumutbare Umwege sind im Zuge des Verfahrens nicht erkennbar geworden. Alle entstehenden Umwege halten sich im Rahmen dessen, was nach der Rechtsprechung als zumutbar hingenommen werden muss.

Zudem besteht kein Anspruch auf die Beibehaltung der mit dem Bahnübergang bestehenden günstigen Erschließungssituation. Werden Landwirte auf neue Wegeverbindungen zu ihren Betriebsgrundstücken verwiesen, so müssen diese trotz der damit verbundenen Umwege zumutbar sein. Ein Umweg von ca. 2,2 km ist im Regelfall zumutbar, so dass dieser bei der Umfahrung des Bahnübergangs tragbar ist, auch da der Weg im Rahmen der landwirtschaftlichen Tätigkeit nicht täglich zurückzulegen sein wird.

Schließlich ist die Umfahrungsstrecke unter dem Aspekt der öffentlichen Verkehrssicherheit sowie für die konkret betroffenen Verkehrsteilnehmer, die den Umweg nutzen, in qualitativer Hinsicht zumutbar.

B.4.3.7 Lange Wartezeiten am BÜ Weisham

Der Einwender befürchtet aufgrund der Wartezeiten am Bahnübergang Weisham einen höheren Zeit- und Kostenaufwand.

Entscheidung

Zwischen den Wartezeiten am BÜ Weisham und am BÜ Hittenkirchen besteht kein Unterschied, so dass sich, was die Wartezeit angeht, keine Änderungen ergeben.

B.4.3.8 Zusätzlicher Verkehr verursacht Schadstoffhöhung, Gefährdung des Prädikates Luftkurortes

Die Einwender befürchten, dass aufgrund des durch die Umfahrung entstehenden Mehrverkehrs und die damit verbundene Schadstoffhöhung zur Aberkennung des Prädikats Luftkurortes kommen kann und damit verbunden wirtschaftlichen Einbußen zu erwarten sind.

Entscheidung

Durch die Auflassung des Bahnübergangs sind laut Verkehrszählung, Mehrverkehre von täglich bis zu 20 Fahrzeugen zu erwarten. Demgegenüber steht die Schadstoffbelastung von 4.700 KfZ auf der Kreisstraße RO 14, 13.500 KfZ auf der Bundesstraße B 305 und 14.000 KfZ auf der Staatsstraße St 2092. Somit ist die Schadstoffhöhung durch den Umfahrvverkehr vernachlässigbar.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

1. Im vorliegenden Fall haben sich die Gemeinde Bernau am Chiemsee und die privaten Einwender gegen die verfahrensgegenständliche Beseitigung des Bahnübergangs ausgesprochen und gefordert, den Bahnübergang beizubehalten bzw. die Umfahrung auszubauen.

Im Hinblick auf das diesbezügliche Vorbringen der Gemeinde Bernau am Chiemsee und der privaten Einwender wurde seitens der Planfeststellungsbehörde eingehend begründet, dass die Entscheidung der Vorhabenträgerin, die verfahrensgegenständliche Variante 1 (Ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs); zum Gegenstand ihres Antrages zu machen und dieser den Vorrang gegenüber der Variante 3 (Erneuerung des Bahnübergangs in bestehender Lage) einzuräumen, nicht zu beanstanden ist.

Ebenso wurde auch auf die weiteren Argumente eingegangen, die aus Sicht der Gemeinde Bernau am Chiemsee gegen dieses Vorhaben sprechen. Diese sind dabei weitestgehend deckungsgleich mit den Bedenken und Forderungen, die seitens der privaten Einwender vorgetragen worden sind.

Die vorgetragenen Argumente – insbesondere das Entstehen von Umwegen beim zukünftigen Queren der Bahnstrecke (einschließlich der damit einhergehenden Nachteile); die unzureichende Dimensionierung des Ersatzweges; die fehlende Berücksichtigung des zukünftigen Mehrverkehrs auf weiteren Straßen und Wegen; die Entstehung neuer bzw. zusätzlicher Gefahren sowohl für den landwirtschaftlichen als auch für den Freizeit-, Fuß- und Radverkehr; sowie die Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange – wurden von der Planfeststellungsbehörde ihrer Bedeutung entsprechend gewichtet und in die Abwägungsentscheidung eingestellt.

Als Ergebnis des Abwägungsprozesses bleibt festzuhalten, dass die Planung der Vorhabenträgerin aus rechtlicher Sicht nicht zu beanstanden ist.

2. Die Prüfung der Antragsunterlagen hat ergeben, dass für das Vorhaben kein Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.
3. Für den Fall, dass im Rahmen der Vorhabenrealisierung Fremdleitungen bzw. Fremdkabel vorgefunden werden sollten, wird die Vorhabenträgerin noch einmal auf die festgesetzte Nebenbestimmung hingewiesen, die dem Interesse der betroffenen Versorgungsträger dient.

Andere öffentliche Belange, die durch das Vorhaben berührt sein könnten, sind nicht erkennbar.

4. Es ergeben sich keine Anhaltspunkte für irgendwelche Drittbetroffenheiten. Es sind weder vorübergehenden noch dauerhafte Grundinanspruchnahmen erforderlich.

Um die bauzeitlichen Lärmbelastigungen auf ein unvermeidbares Mindestmaß zu beschränken, wurde, ungeachtet diesbezüglicher Vorkehrungen seitens der Vorhabenträgerin, in den Nebenbestimmungen noch einmal auf die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm hingewiesen.

In weiteren Nebenbestimmungen wurden die Interessen der Anwohner sowie der Boden- und Gewässerschutz noch einmal in gesonderter Form berücksichtigt.

4. Die konzerninterne Abstimmung ist nach Aussage der Vorhabenträgerin folgt.
5. Es wurde festgestellt, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben im Allgemeinwohlinteresse vernünftigerweise geboten ist. Dementsprechend ist die Planrechtfertigung für die Beseitigung des Bahnübergangs gegeben.
6. Da am verfahrensgegenständlichen Vorhaben „Beseitigung des Bahnübergangs Hittenkirchen somit ein öffentliches Interesse besteht, weder von den beteiligten Trägern öffentlicher Belange noch von Dritten durchgreifende Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen wurden bzw. deren berechnete Interessen jeweils angemessen berücksichtigt werden und schließlich auch aus naturschutzfachlicher Sicht sowie aus Gründen der Umweltverträglichkeit nichts gegen das Vorhaben spricht, ist der Plan entsprechend dem Antrag der Vorhabenträgerin festzustellen.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München

erhoben werden.

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

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München

gestellt und begründet werden.

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

Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Nürnberg, den 27.03.2026
Az. 651ppb/010-2025#007
EVH-Nr. 3533198

Im Auftrag

Meier (Dienstsiegel)