

Döring Spieß Rechtsanwälte PartGmbH ▪ Montenstraße 3 ▪ 80639 München

per E-Mail an: Sb1-mue-nrb@eba.bund.de

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Dr. Rainer Döring*
Dr. Gerhard Spieß*
Kerstin Funk
Dr. Stephan Figiel
Dr. Jürgen Busse
Edna Spieß*
Markus Hanneder
Michael Beisse*
Dr. Franz Dirnberger
*Fachanwälte für Verwaltungsrecht

Montenstraße 3
80639 München

Telefon 089 1433239-0
Telefax 089 1433239-29
mail@doering-spiess.de
www.doering-spiess.de

Unser Zeichen
158/26 MB09 Sk

Sachbearbeiter
RA Michael Beisse

Sekretariat
Anita Skoufos
(089) 143 32 39-24

07.05.2026
D11/319-26

**Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben ABS/NBS
München-Mühldorf- Freilassing-Grenze D/A - Simbach - Grenze D/A
Planfeststellungsabschnitt 1.5, Bahnkilometer 45,000 bis 52,175
hier: Einwendungen der Stadt Dorfen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit zeigen wir an, dass wir die

Stadt Dorfen

vertreten durch den Ersten Bürgermeister Herrn Claudius Siebert,
Rathausplatz 2, 84405 Dorfen

anwältlich vertreten. Auf uns lautende Vollmacht haben wir beigelegt.

Namens und im Auftrag der Stadt Dorfen erheben wir gegen die im Betreff bezeichnete Planfeststellung nachfolgende Einwände:

1. Die DB InfraGO AG hat als Vorhabenträgerin nach den §§ 18 – 22 des AEG und den §§ 72 – 76 des VwVfG die Planfeststellung für den Planfeststellungsabschnitt 1.5 für die sog. ABS 38 zwischen Bahnkilometer 45,000 bis Bahnkilometer 52,175 auf der Strecke 5600 beantragt.

- 1.1 Mit der „ABS 38“ soll die im Bestand vorhandene nicht elektrifizierte und eingleisige Strecke von München über Mühldorf nach Freilassing durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Dies diene der Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit. Zudem ist beabsichtigt mit der Möglichkeit, auf der Strecke dann elektrisch betriebene Züge verkehren zu lassen, Fahrzeitverkürzungen zu erzielen. Für den Schienengüterverkehr soll durch den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung und die dadurch verbesserte elektrische Traktion, eine Reduzierung von Transportzeiten und eine Erhöhung der Lasten, mithin eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit, erreicht werden.

Für den grenzübergreifenden Schienenpersonenfernverkehr nach Salzburg soll es zudem zu einer Entlastung der Strecke über Rosenheim kommen, da eine Verkürzung der Fahrzeit nach Salzburg über die auszubauende Strecke der ABS 38 erreicht werden kann.

- 1.2 Der hier maßgebliche Planfeststellungsabschnitt 1.5 beginnt im Stadtgebiet der Stadt Dorfen auf Höhe des Ortsteiles Lappach, und endet an der östlichen Stadtgebietsgrenze nach dem Ortsteil Wasentegernbach.

Es ist vorgesehen, die Bahnstrecke im Wesentlichen ohne große Abweichungen vom Bestand auszubauen, da die im Bestand vorhandenen Kurvenradien bereits jetzt die Entwurfsgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h zulassen. Im Bereich mit der Kreuzung der Bundesstraße 15 – innerhalb des bebauten Stadtgebietes von Dorfen – ist eine Tieferlegung und Verschiebung der Bahntrasse nach Süden vorgesehen. Dies ist erforderlich, um Wegebeziehungen und Grundstücksanschlüsse nördlich der Bahnstraße erhalten zu können. In der Folge ergibt sich hieraus die Notwendigkeit für eine umfassende Umgestaltung des Bahnhofs.

Wie in anderen Planfeststellungsabschnitten auch, ist für den Planfeststellungsabschnitt 1.5 der durchgehende zweigleisige Ausbau der bisherigen eingleisigen Strecke vorgesehen. Die Entwurfsgeschwindigkeit hierfür beträgt bis zu 200 km/h. Durch tiefgreifende Bodenverbesserungsmaßnahmen soll der Baugrund im Bereich des Bestandsgleises und des Ausbaugleises ertüchtigt werden. Die Bahnkörperentwässerung einschließlich Regenrückhaltebecken soll (ersatz- bzw. neu-)gebaut werden. Die Bahnstrecke erhält eine durchgehende Elektrifizierung und soll mit ETCS ausgerüstet werden.

Für den Bereich der Stadt Dorfen ist insbesondere auf folgende hinzukommende Maßnahmen hinzuweisen:

- Der Bahnhof Dorfen soll als barrierefreier Bahnhof neu gebaut werden.
- Im Ortsteil Wasentegernbach ist der Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung bei Bahnkilometer 51,588 vorgesehen.
- Mehrere Bahnübergänge sollen rückgebaut werden.
- Schallschutzwände und erschütterungstechnische Maßnahmen gegen die Auswirkungen von Schall bzw. Erschütterungen sollen neu gebaut werden.
- Schließlich sollen ein Wendegleis für die S-Bahn sowie zwei Abstellgleise für die S-Bahn neu gebaut werden.

Das zusätzliche zweite Gleis – wesentliches Element der ABS 38 – soll auch im Bereich des Planfeststellungsabschnittes 1.5 nördlich des bestehenden Gleises hinzugefügt werden. Eine Inanspruchnahme fremden Eigentums ist im Wesentlichen nicht erforderlich, da das nördliche Gleis weitgehend auf bahneigenem Grund angeordnet werden kann.

- 1.3 Da die Stadt Dorfen in mehrfacher Hinsicht durch den Eisenbahnausbau in ihrer verfassungsrechtlich geschützten Planungshoheit betroffen ist, listen wir hier zunächst die jeweiligen Bauleitplanungen mit ihren Daten auf, bevor wir im zweiten Teil des Einwendungsschriftsatzes inhaltlich dazu Stellung nehmen.

- (1) Mit der 13. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde im Bereich Oberhausmehring, südlich der Bahn und westlich der B15 ein Bereich als „gemischte Baufläche“ dargestellt.

Der Änderungsbeschluss zur 13. FNP-Änderung wurde in der Sitzung des Stadtrates am 07.09.2011 gefasst, das Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB wurde im November 2013 durchgeführt.

- (2) Mit der 14. Änderung des Flächennutzungsplanes wurden nördlich der Bahnstrecke und westlich der B15 Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen dargestellt; Teilbereiche sind markiert als „Fläche für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen“.

Der Feststellungsbeschluss zur 14. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde vom Stadtrat am 26.07.2017 gefasst, mit Bescheid des Landratsamtes Erding vom 01.12.2014 genehmigt und am 03.04.2018 ausgefertigt.

- (3) Der Aufstellungsbeschluss zur 15. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde in der Stadtratssitzung am 27.06.2018 gefasst.

Das Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB wurde im Zeitraum vom 01.08.2018 bis zum 14.09.2018 durchgeführt.

Mit dieser Änderung ist die Darstellung eines „Sportparks“ als Sonderbaufläche im Bereich von Rutzmoos beabsichtigt. Teile der als Sondergebiet darzustellenden Flächen befinden sich in einem Bereich, in dem durch die Ersetzung des vorhandenen Bahnübergangs durch eine Straßenüberführung Straßenflächen beansprucht werden sollen.

- (4) Für einen Bereich südlich der Bahnlinie existiert der Bebauungsplan Nr. 30, der in seiner Ursprungsfassung durch Bekanntmachung am 29.04.2005 in Kraft getreten ist. In der Ursprungsfassung setzt der Bebauungsplan den Geltungsbereich als Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO fest.

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans, ortsüblich bekannt gemacht am 29.01.2021 wurde für einen Teilbereich des Plangebietes (im Osten) ein „Sondergebiet SO1 Fachschule mit Büro“ und ein „Sondergebiet SO2 Fachschule/Wohnbereich“ festgesetzt. Neben Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie Fachschuleinrichtungen sind insbesondere im SO2 auch Studierendenwohnheime und Wohnungen für Mitarbeiter und Gäste mit temporärem Wohnaufenthalt zulässig.

Mit der 2. Änderung, bekanntgemacht am 17.12.2021, erfolgten Änderungen der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung.

Mit der 3. Änderung des Bebauungsplanes erfolgte eine weitere Änderung zur Art der baulichen Nutzung. So wurde durch Planzeichen ein SO „Sondergebiet Fachschule mit Büro, Kindertagesstätte und alle sonstigen Schulen“ im Bereich der 1. Planänderung festgesetzt. Die ortsübliche Bekanntmachung dieser Bebauungsplanänderung erfolgte am 27.08.2021.

(5) Bebauungsplan Nr. 119 „Obere Mooswiesen“

Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 119 „Obere Mooswiesen“ wurde am 14.06.2023 sowie am 09.07.2025 (Umgriffserweiterung) gefasst.

Das Verfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB wurde im Zeitraum vom 21.10.2025 bis einschließlich 24.11.2025 durchgeführt.

Der Umgriff des Bebauungsplans befindet sich innerhalb des Bereiches, der mit der 14. Änderung des Flächennutzungsplanes behandelt wurde.

Der Bebauungsplan sieht unmittelbar an der Bahnlinie die Festsetzung eines Mischgebietes mit 5 Bauräumen vor, nordwestlich daran anschließend sollen Wohngebiete festgesetzt werden.

(6) Bebauungsplan Nr. 133 „Ehemaliges Werksgelände der Ziegelei Meindl“

Für den Bebauungsplan Nr. 133 wurde in der Sitzung des Stadtrates am 03.12.2025 der Aufstellungsbeschluss gefasst. Zuvor wurde ein einstufiger nicht offener städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteil im Jahr 2023 durchgeführt. Das von der Stadt Dorfen durchgeführte Verfahren wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Rahmen von LANDSTADT BAYERN gefördert.

Nach dem städtebaulichen Realisierungswettbewerb ist die Schaffung eines gemischt genutzten Quartiers – auch mit Wohnanteilen – vorgesehen.

(7) Bebauungsplan Nr. 134 „SO Tennisanlage Rutzmoos“

Zu diesem Bebauungsplan wurde der Aufstellungsbeschluss gleichzeitig mit dem Aufstellungsbeschluss zur 28. Änderung des Flächennutzungsplans in der Sitzung des Stadtrates vom 04.03.2026 gefasst. Die Planungsziele entsprechen den Planungszielen der 15. Änderung des FNP (vgl oben (3)).

2. Namens und im Auftrag der Stadt Dorfen erheben wir nachfolgende Einwände und nehmen zum planfestzustellenden Vorhaben wie folgt Stellung:

- 2.1 Zunächst einmal ist allgemein in Frage zu stellen, ob das Anhörungsverfahren mit der Veröffentlichung der Unterlagen im Antrags- und Beteiligungsportal des Bundes dem Erfordernis dieses Verfahrens ausreichend gerecht wird.

Zum einen ist festzustellen, dass schier die Menge an durchzusehenden Unterlagen für den „Durchschnitts-Bürger“ aber auch für fachlich und technisch bewanderte Personen innerhalb der Auslegungsfrist schlicht unmöglich ist. Eine ausreichende Information zu dem Vorhaben und damit die Formulierung entsprechender Einwände ist weder während der Auslegungsdauer noch während des Zeitraums, innerhalb dessen Stellungnahmen eingereicht werden können, vollumfänglich möglich.

Hinzu kommt hier, dass mit der Veröffentlichung der Planfeststellungsunterlagen im Internet „nicht-digitalisierte Personen“ von der Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, ausgeschlossen werden. Zwar heißt es in der Bekanntmachung, dass „auf Verlangen eines Beteiligten“ eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung „gestellt werden kann“. Hierfür sei die Anhörungsbehörde schriftlich oder per Mail – jedoch offensichtlich nicht telefonisch oder mündlich – zu kontaktieren. Verwiesen wird hierzu auf § 18a Abs. 3 Satz 2 AEG, der dem Wortlaut nach jedoch keine Abweichung enthält von der Vorgabe des § 73 Abs. 3 Satz 2 VwVfG, wonach die Anhörungsbehörde bestimmt, in welcher Gemeinde eine andere Zugangsmöglichkeit zur Verfügung zu stellen ist (vgl. hierzu auch den Wortlaut des § 18 Abs. 3 Satz 3 AEG, der explizit eine Abweichung vom VwVfG regelt).

Vielmehr noch regelt § 27b VwVfG, dass neben der Veröffentlichung der Unterlagen im Internet die Dokumente auf mindestens eine andere Weise zugänglich zu machen sind, § 27b Abs. 1 Nr. 2 VwVfG; in der Bekanntmachung zur Auslegung ist Art und Ort der anderen Zugangsmöglichkeit anzugeben, § 27b Abs. 2 Nr. 3 VwVfG. Hier ist wohl noch nicht einmal die Art, keinesfalls aber ein Ort für eine andere Zugangsmöglichkeit in der Bekanntmachung angegeben. Eine Abweichung von diesen Erfordernissen durch spezialgesetzliche Regelungen sieht § 27b VwVfG nicht vor.

Damit reicht hier die Möglichkeit der nicht-elektronischen Beteiligung nicht aus. Zum einen hätte bereits in der Bekanntmachung bestimmt werden müssen, in welcher Gemeinde bzw. an welchem sonstigen Ort eine leicht zu erreichende andere Zugangsmöglichkeit geschaffen wird. Die hier mit zusätzlichen Anforderungen verbundene Möglichkeit auf schriftlichen Antrag gegebenenfalls eine leicht zu

erreichende andere Zugangsmöglichkeit zu erhalten, reicht für eine allumfassende Beteiligung insbesondere natürlicher Personen nicht aus.

Zudem ist hier erforderlich, sich schriftlich in elektronischer Form oder Textform an die Anhörungsbehörde richten zu müssen, was nicht jedem Bürger gelingen mag.

Auch stellt sich die Frage, wie bei Vorliegen der Daten ausschließlich in digitaler Form eine Barrierefreiheit erreicht werden kann.

2.2 Die Stadt Dorfen wie auch ihre Bürger sind mehrfach und in vielfältiger Art und Weise von dem planfestzustellenden Vorhaben betroffen.

Zunächst einmal ist klarzustellen, dass anders als der allgemein verwendete „Projektname“ „zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke München-Freilassing“ im Bereich der Stadt Dorfen die vorhandene Bahntrasse nicht nur ein zweites Gleis erhält, sondern der Bahnkörper zum Teil dreigleisig, zum Teil sogar viergleisig ausgebaut wird.

Besondere Betroffenheiten, auf die nachfolgend auch näher eingegangen wird, ergeben sich für die Stadt Dorfen über den gesamten Planfeststellungsabschnitt hin durch die mit der Geschwindigkeitserhöhung und der Zugkapazitätserhöhung einhergehenden Lärmauswirkungen des Verkehrsweges. Hier sind insbesondere auch durch die Planungshoheit des Art. 28 GG geschützte Bauleitplanungen der Stadt betroffen.

Weitere Betroffenheiten entstehenden insbesondere durch den Neubau der Straßenüberführung im Bereich Rutzmoos, das Kreuzungsbauwerk der B15 mit der Bahnlinie, die neu zu schaffenden Abstell- und Wartegleise und nicht zuletzt durch den Rückbau des Bahnübergangs in Wasentegernbach und den dort erfolgenden Neubau einer Straßenüberführung.

2.3 Lärmschutz

2.3.1 Die von der ABS 38 betroffene Stadt Dorfen hat beim Ingenieurbüro Greiner PartG mbB, beratende Ingenieure für Schallschutz, eine Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen beauftragt.

Die Untersuchung ist hier als **Anlage** beigelegt, deren Inhalt wird vollumfänglich zum Vortrag dieses Einwendungsschriftsatzes gemacht. Die Ausführungen des Ingenieurbüros Greiner sind somit Einwendungen der Stadt Dorfen.

2.3.2 Die Ausführungen des Ingenieurbüros Greiner vertiefend und erweiternd zum Thema Lärmschutz folgendes:

- (1) Im Hinblick auf den grundsätzlichen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor passivem Schallschutz (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, AZ: 9 A 14.03) tragen wir noch Folgendes vor:

Die Auswahlentscheidung hinsichtlich des Schallschutzes (aktiv oder passiv) kann sich nur in den Grenzen des § 41 Abs. 2 BImSchG bewegen; Vorrang hat grundsätzlich der aktive Schallschutz. Für die Abwägung zwischen aktivem und passiven Schallschutz muss eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden (BVerwG, a.a.O.)

Im Rahmen dieser Abwägung ist schon grundsätzlich zu berücksichtigen, dass bereits bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte in der 16. BImSchV der Kostenfaktor für Lärmschutzmaßnahmen Berücksichtigung gefunden hat (Jarass, BImSchG, § 41, Rdnr. 68).

Diese Grundsätze werden in der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen der Möhler + Partner Ingenieure GmbH vom 24.10.2025 zunächst noch richtig wiedergegeben. Sodann wird jedoch ausgeführt:

„Ob die Kosten einer Schallschutzvariante außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen und die Variante somit als unverhältnismäßig eingestuft wird, bemisst sich an den Kosten je gelöstem Schutzfall.“ (Seite 23 der Untersuchung)

Und auf Seite 19 wie auch auf Seite 51:

„Bei bestehendem Anspruch auf Lärmvorsorge ist sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, soweit die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.“ (Hervorhebung durch Unterzeichner)

Diese Aussagen sind schlicht falsch. Die Kosten können allenfalls ein Indiz für die Frage der Verhältnismäßigkeit sein (BVerwG, Beschl. v. 09.01.2006, AZ 9 B 21.05), nicht aber das alleinige Beurteilungskriterium für die Frage nach der Verhältnismäßigkeit im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG.

In der Konsequenz wird in den Unterlagen zum Thema Schallschutz die fehlerhafte Auffassung, die Verhältnismäßigkeit beurteile sich ausschließlich anhand der Kosten je gelöstem Schutzfall, fortgeführt und die Verhältnismäßigkeit des Schallschutzes nur anhand des Kostenfaktors (Kosten je gelöstem Schutzfall) abgearbeitet.

Eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die Grundlage sein müsste für die abwägende Prüfung der Verhältnismäßigkeit (vgl. oben: BVerwG v. 09.06.2004, a.a.O.), findet sich in den Unterlagen ebenfalls nicht.

Auf dieser Basis ist der Schallschutz nicht korrekt abgearbeitet worden und muss zunächst entsprechend den Vorgaben der Rechtsprechung zu § 41 Abs. 2 BImSchG überarbeitet und erneut ausgelegt werden.

- (2) Im Hinblick auf die nicht berücksichtigten Immissionsorte im Bereich des Bebauungsplans Nr. 30 „Südlich der Bahnlinie“ folgendes:

Im Bereich des Plangebietes des Bebauungsplans Nr. 30 hat sich die Planungshoheit der Stadt Dorfen im Hinblick auf die Zulassung schutzbedürftiger Nutzungen manifestiert. Zulässig sind als schutzbedürftige Nutzungen hier insbesondere „Wohnen“ und „Schulen“.

Diese Nutzungen müssen in den Planfeststellungsunterlagen als maßgebliche Immissionsorte berücksichtigt werden. Dies ist bisher nicht geschehen.

Die Unterlagen sind nachzuarbeiten und erneut auszulegen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Außerachtlassung dieser Immissionsorte nicht damit begründet werden kann, dass die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 30 unter der Ziff. 4 der Festsetzungen zu Schallschutzmaßnahmen im Sinne des passiven Schallschutzes vorschreibt. Diese Festsetzung orientiert sich an der TA Lärm und der unter der Ziff. 2.3 der TA Lärm gegebenen Definition des „maßgeblichen Immissionsortes“. Letztendlich verhindert die Festsetzung im Bebauungsplan die Entstehung eines Immissionsortes, der nach der TA Lärm zu berücksichtigen wäre.

Die 16. BImSchV hingegen kennt diese Definition des Immissionsortes nicht. Letztlich sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Fassaden von Gebäuden einzuhalten, in denen sich schutzbedürftige Räume befinden, unabhängig davon, ob diese Fassaden Fenster- und/oder Türöffnungen enthalten oder nicht. Die Frage der „Lärmdurchlässigkeit“ einer Fassade ist in der Beurteilung des Verkehrslärms erst dann relevant, wenn zu entscheiden ist, ob und wenn ja welcher passiver Lärmschutz zu entschädigen ist (letztendlich eine Frage der 24. BImSchV). Die grundsätzliche Schutzbedürftigkeit im Sinne der 16. BImSchV ist unabhängig von Fenster- oder Türöffnungen.

Insofern bedarf es zwingend einer Beurteilung der schutzbedürftigen Nutzungen im Umgriff des Bebauungsplans Nr. 30; bereits vorbeugend ist darauf hinzuweisen, dass mit der zugelassenen Nutzung „alle sonstigen Schulen“ die Immissionsgrenzwerte im Sinne des § 2 Abs. 1 Ziff. 1 der 16. BImSchV zur Anwendung gelangen müssen.

- (3) Im Hinblick auf das Bebauungsplangebiet „Obere Mooswiesen“ hat sich die Planungshoheit der Kommune ebenfalls bereits soweit verdichtet, dass im Rahmen der Planfeststellung Immissionsorte anzusetzen und zu berücksichtigen sind. Zwar existiert hier noch kein

planreifer oder gesetzter Bebauungsplan, jedoch eine Darstellung im Flächennutzungsplan, die schutzbedürftige Nutzungen entlang der Bahnlinie zulässt. Diese kommunale Planung hat sich mit dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan und der Durchführung des Verfahrens nach §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 BauGB weiter verdichtet.

Auch für diesen Bereich ist es im Übrigen irrelevant, dass der Flächennutzungsplan einen Teilbereich des Plangebietes mit einer Darstellung „Lärmschutzmaßnahmen“ enthält. Auch hier gilt das bereits oben Ausgeführte: Die möglichen Immissionsorte sind zunächst in die Ausbauplanung für die ABS 38 mit aufzunehmen und zu bewerten. In welchem Umfang und in welcher konkreten Art ein Lärmschutz erforderlich ist, ist erst der nächste Schritt.

Für den Bereich, der im Flächennutzungsplan „in zweiter Reihe“ als Wohnbauflächen dargestellt sind, ist ohnehin keine Darstellung im Flächennutzungsplan „Lärmschutzmaßnahmen“ enthalten. Hier bedarf es in jedem Falle einer umfassender Berücksichtigung möglicher Immissionsorte.

- (4) In der schalltechnischen Untersuchung der Möhler + Partner sind zahlreiche weitere Immissionsorte nicht untersucht worden. So sind offensichtlich alle Bereiche, die von der Vorhabenträgerin als Gewerbegebiete eingeschätzt werden nur lückenhaft untersucht (z.B. FINr. 90/7 Gem. Dorfen). Auch in Gewerbegebieten sind aber schutzwürdige Räume zulässig; an anderen (untersuchten) Immissionsorten zeigt sich, dass die Immissionsrichtwerte (trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen) weiter überschritten sein können (z.B. FINr. 72/10).

Auch in Mischgebieten fehlen Untersuchungen vorhandener Immissionsorte (z.B. FINr. 81/4).

- (5) In den Bereichen, in denen es vorhabenbedingt auch zur Änderung von Straßen kommt, hätte es auch einer vollständigen und nachvollziehbaren Bewertung des Straßenverkehrslärms bedurft. Diese Bewertung fehlt jedoch, in Kapitel 8 der schalltechnischen Untersuchung findet sich lediglich eine nicht nachvollziehbare Zusammenfassung zu dem Thema Straßenverkehrslärm.

Eine Bewertung ist insbesondere in den Bereichen (z.B. B 15, Wasentegernbach) erforderlich, in denen der Beurteilungspegel eines der beiden Verkehrswege die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschreitet (70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts). Dabei ist es irrelevant, ob es sich um eine Erhöhung des Beurteilungspegels handelt oder ob auch bei einer „Lärmreduktion“ es bei Lärmwerten bleibt, die über den soeben genannten Grenzen liegen. In diesen Fällen ist (ausnahmsweise) immer eine Gesamtbeurteilung des Straßenverkehrs- und Bahn lärms erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil v. 19.12.2017, AZ 7 A 7.17): hier liegen die Lärmbelastungen des Straßenverkehrslärms

jedenfalls über den grundgesetzlich relevanten Grenzen für die Gesundheitsgefährdung.

- (6) In den Lärmberechnungen darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass die ABS 38 in Zukunft auch als Zulauf für den Brenner-Basistunnel dienen soll. Hierfür fehlt ein entsprechender Prognoseansatz.
- (7) Das besonders überwachte Gleis ist nahezu im gesamten PFA 1.5 als aktive Schallschutzmaßnahme vorgesehen – lediglich westlich und östlich von Wasentegernbach verbleiben jeweils Streckenabschnitte von ca. 400 Metern, auf denen diese Maßnahme nicht vorgesehen ist. Für einen vollständigen Lärmschutz der Dorfener Bevölkerung wird angeregt die Maßnahme für den gesamten PFA 1.5 vorzusehen, nicht zuletzt auch weil eine Unterbrechung bei der praktischen Maßnahme des bÜG kaum sinnvoll und wirtschaftlich sein dürfte.
- (8) Soweit bereits jetzt feststeht, dass und in welcher Ausführung Lärmschutzwände errichtet werden, fordert die Stadt die Lärmschutzmaßnahmen so auszubilden, dass diese mit einer fortschreitenden technischen Entwicklung standhalten können. Die Lärmschutzwände sollten beispielsweise so ausgebildet sein, dass die Aufnahme von PV-Modulen ohne Blendwirkung möglich ist. Zu berücksichtigen sind bei der Errichtung der Lärmschutzwände erforderliche Artenschutzmaßnahmen.

Es ist unbestritten, dass die Lärmschutzwände eine massive optische Auswirkung haben. Hiervon betroffen sind sowohl Anwohner und Eigentümer von Grundstücken, die unmittelbar an den Lärmschutzwänden liegen, aber auch die Stadt Dorfen im Rahmen ihrer Planungshoheit (Ortsbildbeeinträchtigung). Aus diesem Grunde erachtet es die Stadt Dorfen als zwingend erforderlich, dass eine Begrünung der Lärmschutzwände an der Bahn abgewandten Seite möglich und zugelassen sein muss.

Die Stadt Dorfen

beantragt

daher eine Ausführung der Lärmschutzwände dergestalt, dass eine Begrünung zugelassen und möglich ist.

2.3.3 Zum Thema Lärmschutz zusammenfassend

beantragen

wir somit für die Stadt Dorfen die vollständige Überarbeitung dieser Thematik, vor allem der Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen der Möhler & Partner Ingenieure. Die Unterlagen sind in der Folge erneut auszulegen.

2.4 Bauwerksbezogene Einwendungen

2.4.1 Straßenüberführung Rutzmoos

Im Bereich von Rutzmoos besteht auf Höhe von Bahnkilometer 45,500 ein höhengleicher Bahnübergang. Dieser soll zurückgebaut werden und durch eine Straßenüberführung ersetzt werden.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Stadt Dorfen die Aufrechterhaltung der hier vorhandenen Wegebeziehung grundsätzlich begrüßt.

Problematisch ist jedoch, dass mit dem Neubau der Straßenüberführung ein „imposantes“ Bauwerk entsteht, dass das Orts- und Landschaftsbild in diesem Bereich nachhaltig und nachteilig prägen wird.

Zur Minimierung der Orts- und Landschaftsbildbeeinträchtigung ist das Bauwerk soweit als möglich zu reduzieren – erreicht werden kann dies beispielsweise mit einer anderen Entwurfsklasse (niedrigere Entwurfsgeschwindigkeit). Die Absenkung der Entwurfsgeschwindigkeit erscheint unproblematisch möglich, da sich diese mit der beabsichtigten baulichen Entwicklung der Stadt Dorfen begründen lässt. Der Bereich soll zukünftig in die Innerortslage eingegliedert werden, was eine Anpassung der Entwurfsgeschwindigkeit ermöglichen würde. Mit der Reduktion des Bauwerkes würden die Immissionsbelastungen reduziert, die städtebaulichen Entwicklungen der Stadt berücksichtigt und ermöglicht und – nicht zuletzt – die Baukosten gesenkt.

Mit einem reduzierten Bauwerk wäre es darüber hinaus möglich, den Verbrauch von Grund und Boden (hier insbesondere landwirtschaftliche Nutzungen) deutlich zu reduzieren, was im Hinblick auf den Bodenschutz aus Sicht der Stadt Dorfen zwingend erforderlich ist.

Hinzu kommt, dass mit der Straßenüberführung Bauleitplanungen der Stadt Dorfen betroffen und beeinträchtigt werden. Unmittelbar „grundbetroffen“ ist die Entwicklung der Tennis- und Sportanlage westlich der Staatsstraße 2086, für die die Stadt bereits einen Aufstellungsbeschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans und Änderung des Flächennutzungsplans gefasst hat. Mit der Inanspruchnahme durch die Rampen der Straßenüberführung lässt sich diese Bauleitplanung – zumindest so – nicht mehr umsetzen, da die Rampen- und Zufahrtsbauwerke in den vorgesehenen Umgriff des Bebauungsplangebietes eingreifen.

Ebenso beeinträchtigt wird die Entwicklung des Wohnbaugebietes „Obere Mooswiesen“, die bereits im Flächennutzungsplan entsprechend dargestellt ist und für die ebenfalls ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst worden ist. Die Beeinträchtigung ergibt sich hier zunächst durch die Immissionsbelastung der höher liegenden Straße sowie der Wegeanbindungen an diese. Weiter wird durch die Flächeninanspruchnahme der SÜ einschließlich Zufahrten und Rampen ein Bereich in

Anspruch genommen, der in der Bauleitplanung für Maßnahmen der Wasserhaltung vorgesehen ist. Die für die ABS 38 geplanten Rückhaltebecken in diesem Bereich befinden sich im Umgriff des zukünftigen Bebauungsplans Nr. 119 „Obere Mooswiesen“. Die Stadt beabsichtigt im Rahmen der Bauleitplanung hier jedenfalls eine Hochwasserrückhaltung zu errichten. Der Errichtung von Rückhaltebecken durch die Bahn wird seitens der Stadt deshalb nicht zugestimmt. Die Planung ist mit dem Planungsbüro der Stadt (Aquasoli) abzustimmen. Dies wurde bereits mitgeteilt.

Während der Bauphase der Straßenüberführung ist vorgesehen, den Verkehr über Oberdorfen nach Dorfen und dort über die Jahnstraße und den Unteren Marktplatz zu leiten. Damit erfolgt die Verkehrsführung auch über das „Altöttinger Tor“, das für die Aufnahme des Umleitungsverkehrs aber nicht breit genug ist. Hier ist eine andere Streckenführung für die Umleitung vorzusehen.

2.4.2 Fußgängerüberführung Birkenallee

Im Bereich der Birkenallee kommt es zu einer Unterbrechung der Wegebeziehungen aufgrund des Rückbaus des dortigen Fußgängerübergangs. Ersetzt werden soll dieser Übergang durch eine Fußgängerüberführung östlich des bisherigen Übergangs.

Hier ist sicherzustellen, dass die bisherigen Wegebeziehungen wieder hergestellt und an das bestehende Wegesystem angebunden werden (vgl. auch Stellungnahme des Tiefbauamtes, weiter unten).

Soweit durch die Fußgängerüberführung erhöhte Unterhaltskosten entstehen, ist die Stadt Dorfen nicht bereit diese zu tragen. Die Vorhabenträgerin hat sich zu verpflichten, diese Unterhaltskosten zu übernehmen.

2.4.3. Kreuzungsbereich Bahnstrecke/B 15

In diesem Bereich ist vorgesehen den höhengleichen Bahnübergang zurückzubauen und durch eine Straßenüberführung neu zu gestalten. Hierzu soll die Bahnanlage vertieft geführt und in einen Trog verlegt werden.

Dieses Überführungsbauwerk führt zu großflächigen Immissionsbetroffenheiten im bebauten Bereich der Stadt Dorfen ebenso wie im Siedlungsbereich der Stadt Dorfen. So befindet sich südlich des IV. Quadranten ein ca. 1,7 ha großes städtisches Grundstück, das überplant werden soll. Aufgrund der veränderten Immissionssituation wird die Überplanung in diesem Bereich deutlich erschwert.

Der Bereich östlich der Straßenüberführung ist bereits vor mehreren Jahren mit dem Bebauungsplan Nr. 69 überplant worden. Das Plangebiet umfasst den gesamten Bereich zwischen der zukünftigen Straßenüberführung und dem ehemaligen Bahnübergang am Ziegeleigelände. Mit der zukünftig entstehenden Immissionsbelastung wird eine Bauleitplanung in diesem

Bereich deutlich erschwert. Für diesen Bereich ist die Ausbildung eines attraktiven und wahrnehmbaren Stadteingang von Süden her vorgesehen; es soll dort ein gemischtes Quartier entstehen.

Städtischerseits wird hier angeregt, den Trog mit hoch absorbierenden Wänden auszuführen. Die wirksamste Schallschutzmaßnahme greift möglichst nah an der Quelle. Eine Ausführung in hochschallabsorbierender Bauweise wird von der Bahn selbst vorgeschlagen, findet sich dann in den Unterlagen jedoch nicht.

Es ist zu vermuten, dass mit einer hochschallabsorbierenden Bauweise des Trops eine andere Ausführung der Schallschutzwände darüberliegend möglich ist. Dies scheint kostensparender zu sein und führt zu einer geringeren Beeinträchtigung des Ortsbildes und damit zur Beachtung des in Art. 28 GG geschützten Selbstgestaltungsrechts der Stadt im hier bebauten Bereich der Stadt Dorfen.

Weiter ist in diesem Bereich sicherzustellen, dass eine Anbindung des Ortsteiles Unterhausmehring und weiterführend zum Areal der ehemaligen Ziegelei Meindl gesichert ist. Aus den Unterlagen ist lediglich eine Anbindung an einen geplanten Kreisverkehrsplatz ersichtlich. Dieser wurde auf konzeptioneller Ebene zur Erschließung der oben genannten Gebiete geplant; die Frage der Errichtung ist offen und muss in der Planfeststellung geklärt werden. Eine abschließende Entscheidung, ob die Erschließung der Gebiete auch mittels Abbiegespur möglich ist, ist noch nicht absehbar. Die geplante Anbindung an das Baugebiet des Meindl-Areals wird als Rettungswegzufahrt bezeichnet. Hier ist zwingend die Ausbildung einer dauerhaft nutzbaren Erschließungsanlage erforderlich, da das „Meindl-Areal“ nicht ausreichend erschlossen ist. Es ist in diesem Zusammenhang daran zu erinnern, dass dieses Areal als „Gewerbegebiet“ und „Sondergebiet“ mittels rechtskräftigem Bebauungsplan überplant ist – bereits dies erfordert eine entsprechende Erschließung – und zukünftig als gemischtes Bauquartier entwickelt werden soll.

Weiter ist im Hinblick auf den Kreuzungsbereich folgendes festzustellen:

- Entlang der Fahrbahn der B15 ist im Bereich der Gleisquerung auf der westlichen Seite ein getrennter Fuß- und Radweg geplant, auf der östlichen Seite ein gemeinsamer Fuß- und Radweg. Die Hauptwegeführung scheint somit auf der westlichen Fahrbahnkante angeordnet zu sein. In der Stadt soll die Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer jedoch entlang der östlichen Fahrbahnkante der B15 geführt werden. In diesem Bereich sollen auch die Wege zum Bahnhof sowie ins „Meindl-Areal“ anschließen. Die hier vorgesehene Wegeführung auf der westlichen Seite der B15 ist nicht sinnvoll und muss abgeändert werden.
- Im Kreuzungsbereich der Bahnhofstraße mit der B15 soll ein Retentionsbecken entstehen, das die Fußwegeführung entlang der

südlichen Fahrbahnkante unterbrechen wird. Hier ist sicherzustellen, dass der Fußweg in entsprechender Breite bis zur Kreuzung unterbrechungsfrei geführt wird.

- Von der Bahnhofstraße zum neuen Betonschaltheus wird eine Rettungswegzufahrt mit unbefestigter Deckschicht und Wendeanlage geplant. Die Stadt plant für diesen Bereich einen neuen Abstellbereich für Busse, da am Bahnhof nicht ausreichend Platz sein wird. Hier wird vorgeschlagen eine gemeinsame Zufahrt auf die Bahnhofstraße vorzusehen, die sowohl als Ausfahrt für die abgestellten Busse wie auch als Rettungsweg dient. Damit kann der Wendepplatz entfallen. Die unbebaute Fläche im Kreuzungsbereich der Haager Straße mit der Bahnhofstraße sollte für eine Markierung des Stadteingangs freigehalten werden. Eine Verlagerung der Retentionsfläche auf die südliche Seite des neuen Betonschaltheuses ist anzustreben, ebenso ist eine Baumsetzung als räumliches Element vorzusehen.
- Bei der Ausbildung der neuen Kreuzung muss auf jeden Fall die sichere Fuß- und Radwegeführung im Kreuzungsbereich berücksichtigt werden.
- Im Rahmen der Neugestaltung des Kreuzungsbereiches ist die Verkehrsführung von der / zur Bahnhofstraße sowie zur Anliegerstraße nach Westen zu berücksichtigen. Bei der Ausbildung der Höhenlage der Freiflächen entlang der Straßen muss der freie Blick von den Straßen auf die Bundesstraße gewährleistet bleiben.
- Während der Bauphase für diesen Kreuzungsbereich ist ein temporärer Bahnübergang an der B15 vorgesehen. Hier wird das Anlegen einer Abbiegespur in Richtung Unterhausmehring als zwingend angesehen, um einen Rückstau nach Norden hin zu vermeiden. Der temporäre Bahnübergang muss funktionsfähig dem Verkehr übergeben werden, jedenfalls bevor der bisherige Bahnübergang der B15 gesperrt wird. Dies ist erforderlich, um Umleitungen zu verhindern. Eine Anbindung von Unterhausmehring muss hier auch ohne den Kreisverkehr möglich sein.
- Eine Anbindung der B15 ist auch ohne einen Kreisverkehr zu gewährleisten.

2.4.4. Neubau/Rückbau Bahnhof

Im Zuge des Neubaus der zukünftigen Haltestelle Dorfen ist dort ein Bahnhofsgebäude mit Toilettenanlage zu errichten. Aufgrund der zu erwartenden Fahrgastzahlen und der Frequentierung des neuen Bahnhofs erachtet die Stadt einen „echten Bahnhof“ für zwingend notwendig.

Die vorgesehene Personenunterführung, die die Zugänglichkeit der Gleise im Bereich der Haltestelle ausschließlich von Norden her ermöglichen wird, ist so auszuführen, dass mit einem technisch einfachen und wenig aufwendigen Durchstich zu späterer Zeit auch eine Zugänglichkeit von Süden her geschaffen werden kann. Damit ließe sich in Zukunft relativ einfach eine Zugangsmöglichkeit von dem „Meindl-Areal“ für die dort anzusiedelnden Anwohner schaffen.

Die Stadt hat vorgesehen im Bereich des neuen Bahnhofes eine Parkgarage zu errichten. Die Planungen sind insoweit untereinander abzustimmen. Beispielsweise ist nach den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen unter der Rampenanlage für den barrierefreien Zugang zu den Gleisen ein Regenrückhaltebecken zu errichten. Hier kommt es zu Überschneidungen bei der Lage der Fundamente der Parkgarage mit dem Regenrückhaltebecken.

Da das neue Parkdeck parallel zur Straßenkante angeordnet werden soll, die Treppe zur Unterführung jedoch im rechten Winkel zu den Gleisen vorgesehen ist, erscheint es auch hier sinnvoll eine Abstimmung der Planungen vorzunehmen. Die Treppenanlage und der Einstieg zur Rampe könnte als Linienführung dem neuen Parkdeck folgen. Zur optischen Auflockerung wird vorgeschlagen die Lärmschutzwände in diesem Bereich als „Fenster“ auszubilden. Hiermit ist auch eine bessere Belichtung des Bereiches möglich.

Mit der Verlegung des Bahnhofsgebäudes nach Osten auf den jetzigen Pendlerparkplatz geht ca. die Hälfte der Parkplätze verloren. Die Fläche des Pendlerparkplatzes kann von der Stadt Dorfen nur dann bereitgestellt werden, wenn Ersatzparkplätze für die Pendler von der Bahn zur Verfügung gestellt werden. Andernfalls wird die Planung abgelehnt.

Für die Anbindung des neuen Baugebietes „ehemaliges Werksgelände der Ziegelei Meindl“ wird angeregt, einen Anschluss über die Personenüberführung zu ermöglichen.

Hinsichtlich des Bahnhofsareals ist noch auf Folgendes hinzuweisen:

- Östlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes ist von der DB ein Rettungszugang inkl. Rettungswegtreppenanlage geplant (Bauwerk 117). Das Bauwerk befindet sich in dem Bereich, an dem die Stadt Dorfen eine Parkgarage vorgesehen hat. Eine Verschiebung des Bauwerks um 6 m nach Osten ist erforderlich, damit der Fluchtweg entlang der Fassade des neuen Parkdecks geführt werden kann.
- Westlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes wird eine temporäre Brücke über die Gleise vorgesehen. Der Zugang verläuft entlang der Rückseite der bestehenden Handelsgebäude an der Bahnhofstraße. Mit den neuen Lärmschutzwänden entsteht dabei ein sehr enger Raum. Der Wegeanschluss an die Bahnhofstraße ist im Plan der DB

nicht erkennbar. Der Übergang wird von den Bestandsgebäuden verdeckt und ist von der Stadt kommend nur schwer zu finden. Der Zugang zwischen Gleisen und rückwärtiger Fassade ist schmal und als Sackgasse ausgebildet, was vor allem in Abendstunden zu einem Gefühl der Unsicherheit führen kann. Zudem führt der Zugang von Osten für viele Bahnfahrer, die über den Bahnweg zum Bahnhof kommen, zu einem Umweg. Der Zuweg und der Übergang sind zwingend guten auszuleuchten. Zudem wird eine gute Beschilderung der Wegführung am öffentlichen Straßenraum erforderlich. Da vor allem unsichere Passanten ein Warten auf den Zug in rückwärtiger Lage vermeiden, sind überdachte Sitzgelegenheiten im Zugangsbereich an der Bahnhofstraße vorzusehen. Um die Wegeanbindung zu ergänzen und eine Sackgassensituation zu vermeiden wird eine Wegeanbindung von Osten sowie von Westen erforderlich.

- Westlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes befindet sich ein Nebengebäude der Deutschen Bahn. Es stellt sich die Frage, ob das Gebäude nach dem Bahnausbau noch in Nutzung sein wird. Das Gebäude versperrt den Zugang zum neuen temporären Bahnübergang.
- Östlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes sowie am Ende des Vilstalradweges ist eine transparente Ausgestaltung der Lärmschutzwand aus städtebaulicher Sicht sinnvoll.
- Die Festlegung eines optimalen Standortes für eine Querung der Gleise für Radfahrer und Fußgänger (neue Fahrradbrücke) ist im Rahmen der Planung für die weitere Planung der Stadt wichtig.
- Zu prüfen ist die Möglichkeit, ob mit dem Neubau der Brücke auch ein neuer Fußweges nördlich der Lärmschutzwand errichtet werden kann.

2.4.5. Warte-/Abstellgleise bzw. Güterzughaltestelle im Bereich Kloster-Moosen-Siedlung

Im Bereich der vorgesehenen Güterzughaltestelle/Abstellgleise wird der Bahnkörper im innerörtlichen Bereich erheblich Flächen beanspruchen, die für die Siedlungsentwicklung der Stadt Dorfen vorgesehen sind. Mit den in diesem Bereich einhergehenden betriebsbedingten Lärmauswirkungen kommt es zudem zu erheblichen Immissionseinwirkungen im Bereich der bebauten Stadtlage.

Es wird deshalb seitens der Stadt beansprucht die Güterzughaltestelle bzw. die Abstellgleise weiter nach Osten in den außerörtlichen Bereich, außerhalb des im Sinne der Planungshoheit höherwertigen Siedlungsbereichs zu verlegen. Konkret wird hierzu vorgeschlagen den Abschnitt zwischen Kloster Moosen und der Straßenüberführung bei Niederhöning vorzusehen. Da nördlich der Bahngleise schutzbedürftige Gebiete liegen (Wasserschutzgebiet, Wiesenbrütergebiet) ist für diesen Bereich eine

Verschwenkung in Richtung Süden vorzusehen. Für den Ausbau werden in diesem Bereich dann „nur“ landwirtschaftliche Flächen beansprucht.

Nach Auffassung der Stadt hat eine Verlegung der Güterzughaltestelle in Richtung Osten den Kostenvorteil, dass unter der Straßenüberführung Kloster Moosen kein drittes Gleis mehr geführt werden muss. Eine Kostenreduktion dürfte sich auch durch die deutlich geringeren Lärmbelastungen im Bereich Kloster-Moosen-Siedlung erheben.

Weiter ist von Vorteil, dass im Bereich der jetzt geplanten Abstellgleise bei deren Entfall die erforderlichen Lärmschutzwände nördlich der Gleise nach Süden – näher an die Lärmquelle – gerückt werden können und so nicht nur ein besserer Lärmschutz, sondern wegen des vermutlichen Entfalls von zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen auch ein kostengünstigerer Lärmschutz möglich ist.

Soweit es die Straßenüberführung selbst betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass anders als in den Unterlagen angegeben die Hauptverkehrsverbindung nicht von West nach Ost bzw. umgekehrt stattfindet. Sondern von Nord nach Süd bzw. umgekehrt. So hat sich die Verbindung zwischen Hampersdorf und Kloster Moosen – also eine Nordsüdverbindung – als Zubringer zur Autobahnauffahrt für die BAB A94 herauskristallisiert. Aufgrund dessen ist die Straßenüberführung „Kloster Moosen“ geradlinig von Nord nach Süd auszubilden.

2.4.6. Neubau Straßenüberführung Wasentegernbach

Im Bereich von Wasentegernbach soll der höhengleiche Bahnübergang zurückgebaut und durch eine neu errichtete Straßenüberführung ersetzt werden. Mit dieser Maßnahme kommt es in diesem Ortsteil der Stadt Dorfen zu erheblichen Beeinträchtigungen für die dort lebende Bevölkerung wie auch für die Stadt selbst.

Vordringlich ist hier festzuhalten, dass mit der konkreten Planung für diese Straßenüberführung eine nicht hinzunehmende Verschlechterung für den nichtmotorisierten Verkehr entsteht. Bis dato ist eine Erreichbarkeit der Ortsteile südlich und nördlich der Bahn durch ein einfaches Überschreiten der Bahnanlage möglich. Zukünftig ist es für die fußläufige Erreichbarkeit erforderlich lange Wege zu gehen. Insbesondere für Kinder und Senioren sind diese Laufstrecken jedoch nicht zumutbar bzw. nicht (verkehrssicher) bewältigbar. Damit kommt es faktisch zu einer Trennung der beiden Ortsteile durch die Bahnanlage. Besonders negativ wirkt sich dies beispielsweise für Schüler von weiterführenden Schulen aus, da Bushaltestellen sich ausschließlich im nördlichen Bereich des Ortsteiles befinden. Schüler, die auf eine Busverbindung angewiesen sind, müssen somit einen Umweg von mehreren hundert Metern in Kauf nehmen. Ebenso ist der von der Stadt Dorfen eingerichtete Spielplatz auf dem Grundstück Fl.Nr. 21/6 im nördlichen Ortsteil für Kinder aus dem südlichen Ortsteil nicht mehr selbstständig erreichbar.

Derzeit ist ein barrierefreier Ausbau der Straßenüberführung mit einer zumutbaren Entfernung für Personen mit Bewegungseinschränkungen nicht vorgesehen. Aufgrund der vielen Treppen können Personen mit Bewegungseinschränkungen den Gehweg an der westlichen Seite der Brücke nicht nutzen. Für diese Personen ist es erforderlich die Kreisstraße „ED 25“ zwei Mal zu queren, um beispielsweise zu den Bushaltestellen zu gelangen. Dabei wird eine Querung am Dorfplatz stattfinden, bei dem es sich um eine der Stellen handelt, die am unfallträchtigsten im gesamten Ortsteil Wasentegernbach ist. Eine Querungshilfe ist hier nicht installierbar.

Die Stadt Dorfen hält den Umbau für die Bewohner des Ortsteiles Wasentegernbach, insbesondere für solche mit Bewegungseinschränkungen, für Kinder und Senioren, für unzumutbar.

Hinzu kommt, dass das Überführungsbauwerk weder landschafts- noch ortsbildverträglich ist. Hier wird einem relativ kleinen Ortsteil ein massives Bauwerk zugemutet, das den gesamten Ortsbereich überprägen und negativ beeinflussen wird. Damit geht der Charakter dieses Ortsteiles vollständig verloren.

Die Stadt Dorfen

beantragt

hier eine Abänderung dieses Bauwerkes durch eine Absenkung der Gleisanlagen. Damit ist eine ortsbildverträglichere Ausführung des Brückenbauwerkes möglich. Zudem kann eine barrierefreie Querung für den nichtmotorisierten Verkehr in zumutbarer Laufentfernung ermöglicht werden. Für den nördlichen Dorfteil ist ebenfalls eine barrierefreie Anbindung an die Kreisstraße – z.B. mittels Rampe oder Aufzug – vorzusehen.

Soweit vorgesehen ist in unmittelbarer Nähe des zuvor angesprochenen Spielplatzes Leitungen zu verlegen, ist vor dem Eingriff eine Beweissicherung der Spielplatzflächen durchzuführen.

2.4.7 Regenrückhaltebecken bei Bahn-km 51,500

Dieses Regenrückhaltebecken liegt äußerst nah an den nächstgelegenen Anliegern. Die Lage des Beckens ist zu überprüfen.

2.5 Umweltbezogene Einwendungen

Im Hinblick auf die umweltbezogenen Beeinträchtigungen fügen wir in der **Anlage** die Stellungnahme des Umweltamtes der Stadt Dorfen vom 15.04.2026 bei. Die dort gemachten Ausführungen sind Gegenstand der Einwendungen der Stadt Dorfen und somit vollumfänglich Inhalt dieses Einwendungsschreibens.

2.6. Verkehrsplanerische Einwände

Wir fügen als **Anlage** die Stellungnahme von Schlothauer & Wauer vom 12.05.2026 bei, die Inhalt der Einwände der Stadt Dorfen ist.

Darüber hinaus bittet die Stadt Dorfen um Überprüfung, ob im Bereich der Haager Straße ein ergänzender Fuß- und Radweg nördlich der Lärmschutzwand möglich ist.

Hinsichtlich der Baustraßen wird von der Stadt gefordert, dass insbesondere die Weiterentwicklung der Baustraßen entlang der Bahn zu Radwegen im Rahmen eines Radwegekonzeptes ermöglicht wird.

2.7 Einwände und Hinweise technischer Natur

2.7.1 Wir fügen als weitere **Anlage** bei die Stellungnahme des Tiefbauamtes der Stadt Dorfen vom 23.04.2026, die wir ebenfalls inhaltlich zum Teil dieser Einwendungen machen.

2.7.2. Darüber hinaus weisen wir auf folgendes hin:

- (1) Im Bereich der Ökokontofläche Fl.Nr. 170/3 der Gemarkung Wasentegernbach ist die Umlegung einer Gasleitung vorgesehen. Die Gasleitung ist so umzulegen, dass sie in dem südlichen vorhandenen Feldweg zu liegen kommt. Andernfalls werden die vorgesehenen Aufwertungsmaßnahmen in diesem Bereich (Vermessung, Anlegung von Seigen) beeinträchtigt.
- (2) Soweit dingliche Sicherungen im Bereich öffentlich gewidmeter (Verkehrs-) Flächen vorgesehen sind, ist dies nicht notwendig und erforderlich. Aufgrund der öffentlichen Widmung besteht Anspruch auf Nutzung der Flächen im Rahmen des Gemeingebrauchs, ein darüberhin ausgehendes, zivilrechtlich gesichertes Geh- und Fahrrecht ist nicht erforderlich (z.B. Fl.Nr. 1317 Gemarkung Hausmehring).

Soweit eine dingliche Sicherung von Wasser und Stromleitungen der Stadtwerke Dorfen bzw. der Kraftwerke Haag vorgesehen ist, ist dies ebenso wenig erforderlich. Hier gibt es einen Konzessionsvertrag über die Nutzung der städtischen Grundstücke.

- (3) Es wird darauf hingewiesen, dass im Bereich Wasentegernbach Fernwärmeleitungen der Fa. Kiefinger oder der Fa. Niedermeier liegen könnten. Es wird angeraten, dass sich die Vorhabenträgerin mit den Fernwärmeversorgern insoweit in Verbindung setzt.

2.7.3 Die Stadt Dorfen weist darauf hin, dass im Bereich der Bahngleise mit Altlasten zu rechnen ist. Es ist deshalb grundsätzlich darauf zu achten, dass sowohl während der Bauphase als auch im Endzustand keine Altlasten und gefährlichen Stoffe über das Entwässerungssystem in (Oberflächen-)Gewässer gelangen können. Ganz besonders gilt dies für den „Alt-Isenarm“,

der eine ganz besonders herausragende naturschutzfachliche Bedeutung hat und deshalb insbesondere vor Schadstoffeinträgen zu schützen ist.

2.8 Allgemeines/Redaktionelles

Folgende Fehler sind bei Durchsicht der Unterlagen noch aufgefallen:

- Erläuterungsbericht, S. 42: Straßenbaulastträger bei Kreuzungskilometer 51,588 ist die Stadt Dorfen, nicht die Gemeinde Wasentegernbach
- Erläuterungsbericht, S. 44: statt Feldweg handelt es sich um einen beschränkt-öffentlichen Weg (derzeit noch Ortsstraße)
- Erläuterungsbericht, S. 46: Die Datengrundlage aus einer Verkehrszählung aus 2012 ist veraltet und bedarf einer aktualisierten Verkehrszählung
- Erläuterungsbericht, S. 72: Die ED25 ist keine Gemeindeverbindungsstraße
- Erläuterungsbericht, S. 119: Die Stadt erteilt keine Genehmigung für den Löschwasserbedarf

3. Wir bitten im weiteren Verfahren um Berücksichtigung dieser Stellungnahme und entsprechende Aufnahme der beantragten Auflagen bzw. Verpflichtungen sowie um weitere Benachrichtigung im Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Beisse
Rechtsanwalt

Anlagen

Schallschutzuntersuchung vom 24.04.2026

Stellungnahme des Umweltamtes vom 15.04.2026

Stellungnahme des Tiefbauamtes der Stadt Dorfen vom 11.05.2026

Stellungnahme Schlothauer & Wauer vom 12.05.2026