Regierung von Mittelfranken

Planfeststellungsbeschluss
mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung
für

die Erweiterung des Güterverkehrszentrums Hof am ehemaligen Güterbahnhof Hof durch die Container Terminal Hof GmbH

Ansbach, den 02.02.2016
Inhalt

A. Tenor.................................................................3
1. Feststellung des Plans ...........................................3
2. Festgestellte Planunterlagen .....................................3
3. Nebenbestimmungen ................................................6
3.1 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz ..................6
3.2 Bau und Betrieb ..................................................7
3.3 Wasserwirtschaft ..................................................10
3.4 Immissionsschutz ...............................................12
3.5 Bodenschutz und Abfallrecht ...................................15
3.6 Arbeitsschutz .....................................................16
3.7 Unterrichtungspflichten ..........................................16
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen ...................................16
4. Straßenrechtliche Verfügungen ....................................17
5. Entscheidung über Einwendungen ...............................17
6. Kosten ..................................................................17

B. Sachverhalt ..........................................................18

C. Entscheidungsgründe ..................................................20
1. Verfahrensrechtliche Bewertung ..................................20
1.1 Zuständigkeit, Verfahren .......................................20
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit ..........20
2. Umweltverträglichkeitsprüfung ..................................21
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) ..........21
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) ...........35
3. Materiell- rechtliche Würdigung ..................................38
3.1 Ermessensentscheidung ..........................................38
3.2 Planrechtserstattung ..............................................38
3.3 Öffentliche Belange ..............................................39
3.3.1 Planungsvarianten ............................................39
3.3.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz ..........46
3.3.3 Bautechnik ....................................................52
3.3.4 Gewässerschutz .............................................53
3.3.5 Immissionsschutz .............................................53
3.3.5.1 Rechtlicher Rahmen ......................................53
3.3.5.2 Schalltechnische Untersuchung ..........................59
3.3.5.3 Gebiete im Einwirkungsbereich ..........................67
3.3.5.4 Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen ........76
3.3.5.5 Baubedingter Lärm- und Erschütterungsschutz ..........90
3.3.5.6 Lärmschutz an Sonn- und Feiertagen ....................92
3.3.5.7 Gesamtlärmbetrachtung ...................................94
3.3.6 Bodenschutz und Abfallrecht ................................95
3.3.7 Bauleitplanung ................................................95
3.3.8 Landes- und Regionalplanung ...............................96
3.3.9 Sonstige öffentliche Belange ................................96
3.4 Private Belange, private Einwendungen .......................100
3.5 Abwägung ........................................................118
3.6 Begründung der Straßenrechtlichen Verfügungen ..........120
4. Kostenentscheidung ...............................................120

D. Rechtsbehelfsbelehrung .............................................121

E. Hinweise zu Bau und Betrieb ....................................121

F. Hinweis zur Auslegung des Plans ...............................122
Vollzug des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bayerischen Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);
Erweiterung des Güterverkehrszentrums Hof am ehemaligen Güterbahnhof Hof durch die Container Terminal Hof GmbH, Industriestraße 6, 95128 Döhlau

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

A. **Tenor**

1. **Feststellung des Plans**

Der Plan für die Erweiterung des Güterverkehrszentrums Hof am ehemaligen Güterbahnhof Hof wird mit den sich aus Ziffer A. 3 und A. 5 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.


2. **Festgestellte Planunterlagen**


<table>
<thead>
<tr>
<th>Unterlage Nr.</th>
<th>Bezeichnung (Inhalt)</th>
<th>Maßstab</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Inhaltsverzeichnis (nachrichtlich)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Erläuterungsbericht vom 13.08.2014 mit Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Rechtfertigung des Vorhabens)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1T</td>
<td>Tektur zum Erläuterungsbericht vom 25.09.2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Betriebsbeschreibung vom August 2014</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2T</td>
<td>Tektur zur Betriebsbeschreibung vom 25.09.2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Kostenermittlung vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Übersichtsplan vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Grundstücksplan mit Planfeststellungsplan vom 30.07.2014</td>
<td>1:2.000</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Bestandsplan mit rückzubauenden Anlagen vom 30.07.2014</td>
<td>1:1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>7.1T</td>
<td>Lageplan gesamte Containeranlage vom 25.09.2015</td>
<td>1:1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterlage Nr.</td>
<td>Bezeichnung (Inhalt)</td>
<td>Maßstab</td>
</tr>
<tr>
<td>-------------</td>
<td>-------------------------------------------------------------------------------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>7.2T</td>
<td>Lageplan Containeranlage Ostseite vom 25.09.2015</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>7.3T</td>
<td>Lageplan Containeranlage Westseite vom 25.09.2015</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>7.1</td>
<td>Lageplan gesamte Containeranlage vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td>1:1000</td>
</tr>
<tr>
<td>7.2</td>
<td>Lageplan Containeranlage linke Seite vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>7.3</td>
<td>Lageplan Containeranlage rechte Seite vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>8.1T</td>
<td>Regelquerschnitt 1 Containerumschlagplatz vom 08.12.2015</td>
<td>1:100</td>
</tr>
<tr>
<td>8.2T</td>
<td>Regelquerschnitt 2 Containerumschlagplatz vom 08.12.2015</td>
<td>1:100</td>
</tr>
<tr>
<td>8.4T</td>
<td>Regelquerschnitt 4 Detail zur Anlage 8.2 - STRASSE vom 24.09.2015</td>
<td>1:50</td>
</tr>
<tr>
<td>8.5T</td>
<td>Regelquerschnitt 3 Ph37-Gleis aus Stahlbeton vom 24.09.2015</td>
<td>1:20</td>
</tr>
<tr>
<td>8.1</td>
<td>Regelquerschnitt 1 Containerumschlagplatz vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td>1:100</td>
</tr>
<tr>
<td>8.2</td>
<td>Regelquerschnitt 2 Containerumschlagplatz vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td>1:100</td>
</tr>
<tr>
<td>8.3</td>
<td>Regelquerschnitt 3 Detail zur Anlage 8.1 - STRASSE vom 30.07.2014</td>
<td>1:50</td>
</tr>
<tr>
<td>8.4</td>
<td>Regelquerschnitt 4 Detail zur Anlage 8.2 STRASSE vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td>1:50</td>
</tr>
<tr>
<td>8.5</td>
<td>Regelquerschnitt 3 Ph37-Gleis aus Stahlbetonplatte vom 30.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td>1:20</td>
</tr>
<tr>
<td>8.6</td>
<td>Regelquerschnitt 4 Ph37-Gleis, S49-Gleis vom 30.07.2014</td>
<td>1:20</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Wasserwirtschaftliche Sachverhalte vom 30.07.2014 mit Anlagen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11.1</td>
<td>Kanalbestandsplan südöstlicher Bereich vom 28.08.2013</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>11.2</td>
<td>Kanalbestandsplan mittlerer Bereich vom 28.08.2013</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>11.3</td>
<td>Kanalbestandsplan nordwestlicher Bereich vom 28.08.2013</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>11.4</td>
<td>Infrastruktur vom 30.07.2014</td>
<td>1:1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) –Textteilvom 15.07.2014</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13.1</td>
<td>LBP Karte Bestands- und Konfliktplan vom 15.07.2014</td>
<td>1:1.500</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.1</td>
<td>LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahmen im</td>
<td>1:1.500</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterlagen Nr.</td>
<td>Bezeichnung (Inhalt)</td>
<td>Maßstab</td>
</tr>
<tr>
<td>---------------</td>
<td>----------------------</td>
<td>---------</td>
</tr>
<tr>
<td>Planfeststellungsbereich vom 15.07.2014</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.2</td>
<td>LBP Karte Übersicht Landschaftspflegerische Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsbereichs im räumlichen Zusammenhang vom 15.07.2014</td>
<td>1:3.500</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.2.1</td>
<td>LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme A3(CEF) – Aufwertung ehemaliges Kleingartengelände als Zauneidechsenlebensraum vom 15.07.2014</td>
<td>1:2.000</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.2.2</td>
<td>LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme A4(CEF) – Entsiegelung und anschließende Gestaltung als neuer Zauneidechsenlebensraum vom 15.07.2014</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.2.3</td>
<td>LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme A5(CEF) – Freistellung der Kuppe am Schollenteich als Zauneidechsenlebensraum vom 15.07.2014</td>
<td>1:500</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.3</td>
<td>LBP Karte Übersicht Landschaftspflegerische Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsbereichs in größerer Entfernung vom Eingriffsbereich vom 15.07.2014</td>
<td>1:5.500</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.3.1</td>
<td>LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme E2 – Waldrandgestaltung, Heckenpflanzung und extensive Wiesenmahd an der Frauenlobstraße vom 15.07.2014</td>
<td>1:1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.3.2</td>
<td>LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme E3 – Gehölzfreistellung im Steinbruch Teufelsberg/Mühlleite sowie Neuschaffung von mageren Böschungen und extensive Wiesenmahd vom 15.07.2014</td>
<td>1:1.500</td>
</tr>
<tr>
<td>13.2.3.3</td>
<td>LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme E4 – Heckenpflanzung sowie Schaffung eines Zauneidechsenlebensraums durch Oberbodenabtrag und extensive Wiesenmahd im Bereich Flöhbühl vom 15.07.2014</td>
<td>1:1.000</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 15.07.2014 (nachrichtlich)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Baugrundgutachten vom 05.02.2010 mit Anlagen (nachrichtlich)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Schalltechnische Untersuchung vom 10.07.2014 mit Anlagen, ergänzt um Untersuchung 40 dB(A)-Isolephone nördlich des Vorhabens vom 08.01.2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17.1</td>
<td>Umweltverträglichkeitsstudie vom 19.03.2015</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17.2</td>
<td>Formular zur Umwelterklärung vom 29.04.2014 mit ergänzenden Angaben vom 30.04.2014 (nachrichtlich)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17.3</td>
<td>Erkundung von zusätzlichen Standorten (Standortanalyse) vom 29.05.2015 (nachrichtlich)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17.4</td>
<td>Bewertung von alternativen Standorten für die Errichtung/Ausbau eines KV-Terminals am Wirtschaftsstandort Hof vom 03.06.2015 (nachrichtlich)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

3. **Nebenbestimmungen**

3.1 **Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz**

3.1.1 Die Umsetzung der in den Planunterlagen dargestellten Kompensationsmaßnahmen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Hof abzustimmen.

3.1.2 Die Vorgaben der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlagen Nrn. 13 und 14) sind zu beachten und umzusetzen.


Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind die vorgesehenen CEF-Maßnahmeflächen A1 bis A5 so aufzuwerten und zu gestalten, dass sie als Zauneidechsenlebensräume zusammen mit den Tabuflächen und der später aufzuwerten Kompensationsfläche E1 Artenschutz den dauerhaften Fortbestand der lokalen Zauneidechsenpopulation gewährleisten können. Als weitere Maßnahme sind die für den Verlust möglicher Quartiere für Baumfledermäuse mindestens 30 geeignete Nistkästen als CEF-Maßnahme A6 an Bäumen im Umfeld des Bauvorhabens aufhängen.

Als CEF-Maßnahme A7 sind für den Verlust möglicher Quartiere für den Feldsperling mindestens 20 geeignete Nistkästen an Bäumen im Umfeld des Bauvorhabens aufhängen.

Neben den CEF-Maßnahmen A1 bis A5, die gleichzeitig auch als Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff gelten, sind auch die Kompensationsmaßnahmen E1 bis E 4 umzusetzen.


In der Planung sind die Belange der durch das Vorhaben betroffenen Rote-Listenarten und das Vorkommen von Neophyten auf den CEF-Flächen mit entsprechenden Maßnahmen zur Eindämmung zu berücksichtigen.

In die Ausführungsplanung sind auch das Monitoring für die CEF-Maßnahmen (u.a. dreijährige Erfolgskontrolle für die CEF-Flächen), die Kontrollen der Zaunanlagen, der Fledermaus- und Vogelnistkästen und die Kontrollen zur Dokumentation der langfristigen Entwicklung der externen Ersatzflächen (E2 bis E4) sowie der CEF-Flächen und der E1 Artenschutzfläche mit aufzunehmen und zu berücksichtigen. Sollte sich hierbei ein Erfordernis für Instandhaltungsarbeiten bzw. die Nachbesserung von Kompensationsmaßnahmen ergeben, sind diese entsprechend umzusetzen.

Die Ergebnisse der Kontrollen und die veranlassten Maßnahmen sind der Regierung von Mittelfranken und der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Hof jeweils zeitnah mitzuteilen.
Für vorgesehene Gehölzpflanzungen sind autochthone Gehölze zu verwenden

3.1.4 Die CEF-Maßnahmen sind solange zu pflegen und zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt. Die externen Kompensationsmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern (§ 15 Abs. 4 BNatSchG).

3.1.5 Im Bereich der artenschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahme E1 Art (eingezäunte Fläche für die Zauneidechse) befindet sich die Gaslagerstätte für die Weichenheizungen der DB AG. Die Zufahrt zur Gaslagerstätte wird nur wenige Male im Jahr befahren. Daher soll die Umzäunung zu diesen Terminen für die Durchfahrt geöffnet und danach wieder geschlossen werden. Die Details hierzu sind ebenfalls im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Hof festzulegen.

3.1.6 Die fachgerechte Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit allen vorgesehenen Ausgleichs-, Gestaltungs-, Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (einschließlich der CEF-Flächen und Maßnahmen) ist durch die Einsetzung einer qualifizierten ökologischen Baubegleitung sicherzustellen.


3.2 Bau und Betrieb

Allgemeines:

3.2.1 Der Regierung von Mittelfranken ist ein bevollmächtigter Ansprechpartner für die Baumaßnahmen zu benennen.

3.2.2 Die Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen des Freistaat Bayern (EBOA), der Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Bahnen (Obri-NE) und dessen Anhang (AzObri NE), analog die hierfür geltenden Richtlinien der DB AG und die Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft (VBG) sind zu beachten.

3.2.3 Maschinen, Bauteile, Baugeräte o. ä. dürfen nicht in den freizuhaltenden Regelraum von Betriebsgleisen nach EBOA Anlage 2 hineinragen bzw. hineinschwenken. Sollte dies, insbesondere bei den Bauarbeiten, nicht gewährleistet werden können, so sind entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z. B. Gleissper rung im betroffenen Abschnitt) vorzunehmen

3.2.5 Die Prüfeintragungen in den Planunterlagen gelten als Auflagen und sind zu berücksichtigen.

3.2.6 Mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf (mindestens 4 Wochen) vor Baubeginn sind der Landeseisenbahnaufsicht, ergänzend zum Feststellungsentwurf, noch folgende Unterlagen zur Prüfung und Freigabe vorzulegen:

- Detailangaben zum Oberbau (Schwellenart (Beton/Holz?), Schwellenabstand),
- geprüfte Statik und Ausführungspläne der Gleistragplatte im Bereich des Rillenschienengleises,
- Darstellung der gesamten Gleisentwässerung in den Lageplänen und detaillierte Darstellung in den maßgebenden Querschnitten mit Lastausbreitungsbereich der Eisenbahnverkehrslasten,
- Angaben zu den verwendeten Teilsickerrohren und Revisionsschächten,
- zeichnerische Darstellung der Dienstwege in den Lageplänen,
- Beleuchtungsberechnung der Gleisfeldbeleuchtung,
- geprüfte Statik und Ausführungspläne der Kranbahnschienenfundamente,
- geprüfte Ausführungspläne und -statik für den Hochbau mit Prüfberichten,
- geprüfte PT1- und PT2-Planung zur Leit- und Sicherungstechnik.

3.2.7 Vor der Freigabe der Ausführungspläne und Statiken durch die Landeseisenbahnaufsichtsbehörde darf mit der Bauausführung des jeweiligen Gewerkes nicht begonnen werden.

3.2.8 Von der Planung darf bei der Bauausführung nicht abgewichen werden. Sollte sich vor oder während der Bauarbeiten herausstellen, dass aufgrund örtlicher Gegebenheiten oder sonstiger Gründe Abweichungen von der genehmigten Planung erforderlich sind, sind der Landeseisenbahnaufsicht umgehend aktualisierte Planunterlagen vorzulegen.

3.2.9 Die Oberbauarbeiten sind mit Sh2 Schutzsignal zu sichern. Bei nicht gesperrten (angrenzenden) Gleis(en) sind für das Arbeitspersonal geeignete Maßnahmen zu schaffen, um diese vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebs zu schützen (Anbringen von festen Absperrungen zur Gleisachse, Sicherungsposten usw.).

3.2.10 Folgende Fixpunkte zur Elektrifizierung der Strecke Hof - Marktredwitz durch die DB AG sind unter Bezugnahme auf den Lageplanausschnitt der DB AG vom 18.12.2015 bei der Stellung der Portalkräne zu berücksichtigen:

- Das Gleis 221 erhält eine Spitzenüberspannung nur in Richtung Oberkotzau (Südkopf von Hof). Die Überspannung endet am Spitzenabspannmast N55.
- Das Gleis 222 ist durchgehend nicht überspannt.
- Der Mast N55 hat die Koordinaten X = 4494859.3339, Y = 5574417.8551.

Gleis- und Tiefbau:

3.2.11 Gemäß den Unfallverhütungsvorschriften für Schienenbahnen (BGV D30, § 5) muss nebene jedem Fahrbereich auf einer Gleisseite ein Bereich vorhanden sein, in
den Personen vor herannahenden Schienenfahrzeugen ausweichen können (Sicherheitsraum). Dieser Sicherheitsraum muss mindestens 2,00 m hoch und bei Fahrgeschwindigkeiten bis 30 km/h mindestens 0,5 m breit sein. In Gleisbögen sind entsprechende Zuschläge zum Regellichtraum nach Anlage 5 EBOA zu berücksichtigen. Im Sicherheitsraum sind Einbauten zulässig, soweit der Schutz von Personen gewährleistet bleibt.

3.2.12 Der Regellichtraum der Gleise ist nach EBOA Anlage 2 einzuhalten.

3.2.13 Bei notwendigen Leitungskreuzungen ist die Mindestüberdeckung von 1,50 m zwischen Oberkante Schutzrohr und Oberkante Schwelle einzuhalten. Die verwendeten Schutzrohre müssen dem DVGW-Merkblatt GW 312 entsprechen. Dies gilt sowohl für die Mindestwanddicken, als auch für das Material der Rohre.

3.2.14 Die Standsicherheit des Gleiskörpers darf durch wenig tragfähigen Untergrund nicht negativ beeinflusst werden. Für den Erdbau sind vom Bauausführenden Gütenachweise entsprechend den Qualitätsanforderungen der Ril. 836 und ZTVE-Stb 09 zu erbringen. Diese Nachweise beinhalten sowohl die Eignungsprüfungen und Qualitätsnachweise für die verwendeten Erdbaustoffe und das Planungsschutzschichtsandes / Frostschutzschichtmaterial, als auch die erzielten Tragfähigkeiten und Einbautemperaturen.

Für die Standsicherheit des Bahnkörperunterbaus sind folgende Mindestanforderungen einzuhalten und nachzuweisen:

Planum: \( E_v = 80 \, \text{MN/m}^2; \, D_{pr} = 0,95 \)

Erdplanum: \( E_v = 45 \, \text{MN/m}^2; \, D_{pr} = 1,00 \).

3.2.15 Die erforderliche Untergrundverbesserung unter dem Gleiskörper ist nach den Angaben des Baugrundgutachtens auszuführen.

3.2.16 Die Entwässerungsleitungen sind mit Abschluss der Bauarbeiten mit einer Kanalkamera zu befahren.

3.2.17 Die einzubauenden Weichen sind durch einen anerkannten Abnahmeprüfer im Weichenwerk abzunehmen und dazu ein Prüfprotokoll zu fertigen.

3.2.18 In die Lagepläne sind die geplanten Rangierwege einzutragen. Bei der gewählten Breite ist die BGI 770 „Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen“ der gesetzlichen Unfallkasse zu beachten. Rangierwege sollten mindestens 1,30 m breit sein. Die Planung ist entsprechend anzupassen.

3.2.19 Alle festen Gegenstände neben den Gleisen müssen im Allgemeinen 2,20 m, an der Rangierwegseite 2,70 m, von der Gleisachse entfernt sein.

3.2.20 Bei der Verwendung von altbrauchbaren Schienen ist der Anhang zu den Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen (AzObri 27) zu beachten.

3.2.21 Werden die Schienen durchgehend verschweißt, sind die Bestimmungen des Anhangs zu den Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen AzObri 42 bzw. Ril. 824.5010, 824.5020 und 824.5050 zu beachten. Oberbauschweißarbeiten dürfen nur von Firmen ausgeführt werden, die von der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt (SLV) als anerkannte Stelle nach den Zulassungsbedingungen für Schweißfirmen und Bahnunternehmen zum Schweßen am Oberbau zugelassen sind. Die Schweißungen dürfen nur unter Überwachung durch einen Schweißfachmann / Schweißfachingenieur ausgeführt werden (AzObri 29, Absatz 1). Um das Vieraugenprinzip zu wahren, hat der Bauherr die Überwachung zu be-


3.2.23 Der Baubeginn ist mit beigefügtem Formular „Baubeginnanzeige“ rechtzeitig anzuzeigen. Das Blatt ist, soweit die Informationen bereits vorliegen, vollständig auszufüllen. Fehlende Angaben sind nachzureichen.

3.2.24 Die Abnahme der fertigen Bahnanlage ist rechtzeitig (mind. 14 Tage vorher) bei der Landeseisenbahnaufsicht schriftlich zu beantragen.

3.2.25 Zur Abnahme der Bahnanlage sind für den Oberbau und Tiefbau folgende Unterlagen vorzulegen:

- Gleisvermessung (Spurweite, gegenseitige Höhenlage gemessen jede 5. Schwelle, berechnete Verwindung),
- Weichenverlegepläne,
- Weichenkarteikarten mit Verschlussprotokoll,
- Ergebnisse Lastplattendruckversuche,
- Lieferscheine, Bauartenzulassungen, Prüfzeugnisse,
- Niederschrift über den Spannungsausgleich (SpA) lückenloser Gleise,
- Niederschrift über den Spannungsausgleich (SpA) in Weichen und deren Anschlüsse,
- Abnahmemessung von Verbindungsschweißungen in Gleisen,
- Abnahmemessung von Verbindungsschweißungen in Weichen,
- Bescheinigung zum Nachweis der Eignung für Schweißarbeiten an Schienenwerkstoffen / Oberbauteilen in Betriebsgleisen nach DB AG RiLi 826.1020,
- Eignungsbescheinigung (EB) für die Schienentechnik - Überwachungstätigkeit nach RiL 826.1050,
- Zeugnis Schweißfachingenieur Oberbau -SFI (Os).

Hochbau:

3.2.26 Die Bauteile des Hochbaus sind statisch zu bemessen und die Ausführungsstatik und -pläne gemäß PrüfVBau von einem zugelassenen Prüfstatiker zu prüfen.

3.2.27 Der Brandschutz ist von einem geprüften Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz vor Inbetriebnahme des Gebäudes abzunehmen, die Ergebnisse sind zu dokumentieren und zur Abnahme vorzulegen.

3.3 Wasserwirtschaft

3.3.1 Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nach der Anlagenverordnung - VAwS

Vor Beginn der Bauarbeiten ist der Stadt Hof –Fachbereich 60 Umwelt- die Ausführungsplanung über die Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vorzulegen und mit dieser abzustimmen, in der folgende Auflagen zu berücksichtigen sind:
3.3.1.1 Lagerung und Umschlag von Containern mit wassergefährdenden Stoffen


Vor Inbetriebnahme der Fläche und wiederkehrend alle 5 Jahre ist die Fläche durch einen wasserfachlichen Sachverständigen zu prüfen. Der Prüfbericht ist der Stadt Hof -Fachbereich 60 Umwelt- unaufgefordert vorzulegen.

Die Fläche für Container mit wassergefährdenden Stoffen ist regelmäßig auf Schäden zu kontrollieren. Festgestellte Schäden, Risse und Undichtheiten sind umgehend auszubessern.

Für die Fläche für Container mit wassergefährdenden Stoffen ist ein Rückhaltevermögen vorzusehen, das dem Rauminhalt des größten Behälters (hier Container mit 26 m³) oder 10% des Gesamtrauminhalts aller Behälter entspricht.

Auftretende kleinere Leckagemengen sind unverzüglich aufzunehmen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Die dazu erforderlichen Bindemittel sind in ausreichender Menge vor Ort bereitzuhalten.

Es ist ein Alarm- und Maßnahmenplan zu erstellen, der wirksame Maßnahmen zur Vermeidung von Gewässerschäden beschreibt. Dieser ist regelmäßig fortzuschreiben.

Das Personal ist im sorgfältigen Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zu schulen und regelmäßig zu unterweisen.

Die Entwässerung der Fläche ist mit einem Kontroll- und Absperrschacht zu versehen.


Schadensfälle, bei denen mehr als nur geringfügige Mengen wassergefährdender Stoffe ausgetreten sind, müssen unverzüglich der Stadt Hof -Fachbereich 60 Umwelt- angezeigt werden.

3.3.1.2 Umgang mit havarierten Containern mit wassergefährdenden Stoffen


3.3.1.3 Wasch- und Tankplatz

Für das Waschen von Containern und das Betanken der Greifstapler (Reach-stacker) ist eine separate Fläche auszuweisen, die aus FD/FDE-Beton hergestellt und über Ölabscheider entwässert wird. Sie ist rundum mit einer Aufkantung zu versehen. Das Arbeitsblatt ATV-DVWK-A 781 „Technische Regel wassergefährdender Stoffe (TRwS)“ ist zu beachten.

3.3.1.4 Umgang mit Schmierstoffen
Für Schmierstoffe ist ein eigener Container mit integrierter Auffangwanne vorzusehen.

3.3.2 Gewässerschutz
Vorgaben zur Wasserrückhaltung

3.3.2.1 Abscheideranlage

Aufgrund der im Bemessungsbogen zur Abscheideranlage angegebenen Abwasserherkunftsbereiche und -anfallstellen ist der zu erwartende Schlammanfall als „mittel“ einzustufen. Hierfür ist ein Schlammfangvolumen von mindestens 3000 Liter vorzusehen.


Die Abscheideranlage ist mit einem selbsttätigen Abschluss zu betreiben.

3.3.2.2 Löschwasserrückhaltung

Um das Löschwasser im Brandfall vor einem Abfluss in das öffentliche Kanalnetz zu sichern und damit einer Gefährdung der Oberflächengewässer vorzubeugen, ist das vorhandene und im Rahmen des Vorhabens auszubauende Mischwasser-Kanalsystem mit entsprechend geeigneten Absperrvorrichtungen aus- bzw. nachzurüsten. Zusätzlich ist der mit Tektur vom 25.09.2015 geplante zusätzliche Rückhaltebehälter mit einem Auffangvolumen von 225 m³ mit den vorgesehenen Absperrvorrichtungen zu errichten, um die Rückhaltung des Löschwassers auch bei gefülltem Stauraumkanal gewährleisten zu können.


3.3.2.3 Oberflächenwasserrückhaltung

Die vorgesehene Oberflächenwasserrückhaltung über die vorhandenen und neu zu errichtenden Stauraumkanäle mit einem Drosselabfluss in das öffentliche Kanalnetz von 279 l/s ist plangemäß umzusetzen. Das geplante Rückhaltevolumen ist sicherzustellen.

3.4 Immissionsschutz


3.4.2 Die Anlagen-Beurteilungspegel des Containerterminals aus Tabelle 6.5 der Schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 dürfen an den darin genannten Immissionsorten am Werktag, Feiertag und in der Nacht nicht überschritten werden. Die Maximalpegel aus Tabelle 6.7 der Schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 infolge seltener Geräuschspitzen des Umschlagbetriebs des Contai-
rerterminals dürfen an den darin genannten Immissionsorten ebenfalls nicht über-schritten werden.

3.4.3 Für die Tagzeit ist der Einsatz von Greif staplern (Reachstacker) auf die in der Betriebsbeschreibung angegebene Anzahl von 2 Container staplern begrenzt.

3.4.4 Für die Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) gelten folgende Betriebsbeschränkungen:
- es ist kein Staplerbetrieb (Reachstacker) zulässig,
- es darf nur ein Portalkran betrieben werden,
- ein akustisches Warnsignal des Portalkrans ist vorbehaltlich der sicherheitstechnischen Abnahme unzulässig,
- es dürfen maximal 5 An- und Abfahrten von Lkw in der Stunde stattfinden,
- es dürfen nur die innen liegenden Gleise (Gleise 228 und 229) sowie ein ca. 300m langer Arbeitsbereich (beginnend am westlichen Ende des Um- schlagsbereiches) genutzt werden,
- es ist nur die Abwicklung eines Zuges sowie die Ein- oder Ausfahrt eines weiteren Zuges zulässig,
- es ist nach Norden eine Containerstapelwand nach Maßgabe von Rege- lung A. 3.4.6 zu errichten.


3.4.6 Für die Nachtzeit ist jeweils die äußerste Containerreihe in Richtung Gleis 222 als „mobile Lärmschutzwand“ zu nutzen. Es ist sicherzustellen, dass diese Containerreihe in Höhe von zwei Containern und auf der Länge des nächtlichen Arbeitsbe- reichs zuzüglich einer Containerlänge Überstand auf östlicher Seite während der gesamten Nachtzeit kontinuierlich errichtet ist.

Das Videomonitoring erstreckt sich auf das Vorhandensein dieser Containersta- pelwand während der Nachtzeit.


3.4.8 Die in der schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 enthaltenen Randbe- dingungen, die eine Schallminderung bewirken, sind umzusetzen. Hierzu gehört auch die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit für Lkw von 20 km/h auf dem Bet- triebsgelände, die von Betreiberseite durch entsprechende Beschilderung sicher- zustellen und zu überwachen ist.

3.4.9 Die Betriebsbeschreibung (Unterlage 2 der Planfeststellungsunterlagen) sowie die Einschränkungen, die sich aus dem Planfeststellungsantrag selbst ergeben, sind einzuhalten. Hierzu gehört die Beschränkung der Abwicklung auf 4 Ganzzüge pro Verkehrstag (24h).
Dazu gehört auch die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als betriebliche Anpassung zugesagte Ruhezeit an Sonn- und Feiertagen von 12.00 – 14.00 Uhr, in der kein Umschlag durchgeführt wird. An diesen Tagen können bis 9 Uhr einge- hende Züge vormittags bis 12 Uhr bearbeitet werden. Züge, die nach 9 Uhr ankommen, werden erst nach der Mittagspause ab 14 Uhr abgefertigt. Diese Zusage ist Nebenbestimmung im Sinne des § 36 VwVfG und damit für den Vorhabenträger verbindlich.


3.4.11 Unnötiges Laufen lassen der Motoren von Lkws oder Reachstackern ist verboten.

3.4.12 Beim Rückwärtsfahren der Reachstacker sind Rauschwarner (selbstanpassende Breitbandton-Rückfahrwarnper) zu verwenden. Hupen zum Einweisen von Lkw ist verboten.

3.4.13 Südöstlich des Betriebsgeländes ist entsprechend der Beschreibung in Abschnitt 5 der schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 der Firma BeSB eine rund 240m lange Lärmschutzwand mit einer Höhe von 8m auf 167 m Länge (westlicher Teil) bzw. 4 m Höhe auf 66 m Länge (östlicher Teil) zu errichten (Abmessungen siehe dortige Abbildung 5.5 sowie Lageplan 7.1, M 1:1000 sowie Lageplan 7.2, M 1:500, Unterlage 7 der Antragsunterlagen). Die Ausführung ist einseitig der dem Containerterminal zugewandten Seite absorbierend auszuführen (mind. 4 dB(A) Reflexionsverlust: Absorptionsgruppe A 3).

3.4.14 Zur Dokumentation des Betriebes ist ein Betriebstagebuch zu führen.

3.4.15 Nach Aufnahme des vollen Betriebs sowie wiederkehrend alle 3 Jahre sind Immissionsmessungen an jeweils 2 Immissionsorten zur Überprüfung der Tag-, Nacht- und Maximalpegel durchzuführen. Die Messungen sind mit dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof in Bezug auf die Art der Messung sowie die Auswahl der Immissionsorte vorab abzustimmen. Falls ein Anlagen-Beurteilungspegel oder Maximalpegel nicht eingehalten wird, ist umgehend nachzubessern und ein erneuter Nachweis über die Einhaltung des Beurteilungspegels oder Maximalpegels vorzulegen; in diesem Fall bleibt die Anordnung weiterer Auflagen vorbehalten.

Der Auftrag zur Überprüfung ist vom Betreiber der Anlage einer nach § 29b BImSchG bekanntgegebenen Stelle zu erteilen.

Im Rhythmus der Immissionsmessungen ist ein Schulungsprotokoll über eine Schulung der Fahrer der Portalkräne und der Reachstacker unter lärntechnischen Gesichtspunkten vorzulegen.

3.4.17 Die Schallauswirkungen durch den Baustellenbetrieb sind nach Erarbeitung der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung des realen Bauablaufs zu untersuchen und der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung und Billigung vorzulegen. Eine Anordnung weiterer Auflagen zur Einhaltung der AVV Baulärm bzw. erforderlichenfalls eine Entschädigungsregelung bleibt vorbehalten.

3.4.18 Die Baustellentätigkeiten sind auf den Tagzeitraum nach AVV Baulärm (07:00 Uhr - 20:00 Uhr) beschränkt. Für die Bauphasen 3-6 ist im Falle des gleichzeitigen Betriebs aller für diese Bauphasen vorgesehenen Geräte und Maschinen eine Nettobetriebszeit von 8 Stunden nicht zu überschreiten. Für den Einsatz der in Phase 9 eingesetzten Geräte darf eine Nettobetriebszeit von 8 Stunden ebenfalls nicht überschritten werden. Beides gilt nur, wenn die Lärmschutzwand zu Beginn dieser Bauphasen nicht bereits erstellt ist.


3.4.20 Im Vorfeld der Errichtung der südlichen Lärmschutzwand ist eine frühzeitige Information der betroffenen Anlieger und deren laufende Information (i.d.R. durch den Polier der Baustelle) sicherzustellen.

3.4.21 Auf der Baustelle sind ausschließlich Maschinen und Geräte einzusetzen, die dem Stand der Technik zur Lärmminderung gemäß der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV in Verbindung mit der Richtlinie 2000/14/EG genügen.

3.4.22 Beim Einsatz von Baumaschinen, für die nach Artikel 12 der Richtlinie 2000/14/EG Geräuschemissionsgrenzwerte festgelegt sind, sollen diese mindestens der Anforderung für Stufe 1 (Inbetriebnahme nach dem 03.01.2002) entsprechen.

3.4.23 Beim Einsatz von Baumaschinen, für die nach Artikel 12 der Richtlinie 2000/14/EG keine Geräuschemissionsgrenzwerte festgelegt sind und für die lediglich eine Kennzeichnungspflicht nach Artikel 13 besteht, ist darauf zu achten, dass diese Maschinen dem aktuellen Stand der Technik zur Lärmminderung entsprechen.

3.4.24 Bei der Anordnung der Baustelleneinrichtung ist auf eine schalloptimierte Planung zu achten. Die Errichtung der südlichen Lärmschutzwand soll so frühzeitig wie möglich erfolgen. Geräuschvolle Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

3.4.25 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Maschinen und Fahrzeuge abgeschaltet sind, soweit sie nicht verwendet werden.

3.5 Bodenschutz und Abfallrecht

3.5.1 Aushubarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen sind von einem fachkundigen Gutachter zu begleiten. Die jeweiligen Maßnahmen sind zu dokumentieren und nach Abschluss des Vorhabens der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Sofern sich im Zuge von Baumaßnahmen wesentliche neue, bodenschutzfachlich relevante Erkenntnisse ergeben, sind die Stadt Hof sowie das Wasserwirtschaftsamt Hof hierüber entsprechend zu informieren.
3.5.2 Sofern kontaminiertes Bodenmaterial angetroffen wird, ist dieses den abfallrechtlichen Vorschriften entsprechend zu entsorgen. Entsprechende Nachweise sind in diesem Fall der Stadt Hof vorzulegen.

3.5.3 Anfallender Gleisschotter, der nicht wiederverwendet werden kann, ist nach den Vorgaben des Merkblatts „Entsorgung von Gleisschotter“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu entsorgen.

3.6 Arbeitsschutz

3.6.1 Bei Erdarbeiten auf Altlasten ist in kontaminierten Bereichen die Berufsgenossenschaftliche Regel (BGR) 128 zu beachten.

3.6.2 Im Verwaltungsgebäude sind zum Schutz der Beschäftigten vor unmittelbarer Sonneneinstrahlung an den Fenstern geeignete Sonnenschutzeinrichtungen vorzusehen.

3.6.3 Auf dem Betriebsgelände sind die Verkehrswege für Fußgänger und Fahrzeuge deutlich sichtbar voneinander zu trennen.

3.6.4 Arbeitsplätze und Verkehrswege im Freien sind entsprechend der Arbeitsstätten-Regel (ASR) A3.4 zu beleuchten.

3.6.5 Die Leichtbaubohle ist zu beheizen, damit Raumtemperaturen entsprechend der Arbeitsstätten-Regel (ASR) A3.5 in der kalten Jahreszeit erreicht werden.

3.7 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

3.7.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH schriftlich mindestens 3 Monate vor Baubeginn einschließlich des Ablaufs der Maßnahme, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger koordiniert werden kann.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der TK-Anlagen zu beachten.

3.7.2 Der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien Region Süd. Mit einer Spartenanfrage ist dabei zu klären, ob entsprechende Anlagen im Baubereich vorhanden sind, die gesichert oder umgelegt werden müssen.

Das Kabelmerkblatt der DB AG ist vor Beginn der Arbeiten von der bauausführenden Firma schriftlich anzuerkennen.

3.7.3 Dem Zollamt Hof um die dortigen Beschäftigten auf den Baustellenbetrieb aufmerksam zu machen.

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

3.8.1 Denkmalschutz
Falls durch die Baufirmen oder andere am Bau beteiligte Personen archäologische Befunde und / oder Funde beim Bau entdeckt werden sollten, ist dies dem Bayeri-
schen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden.

Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

3.8.2 Standort Zollamt

Während der Bauarbeiten ist sicherzustellen, dass der unmittelbar vor dem Zollamt befindliche Erdöltank nicht beschädigt wird. Die beauftragten Baufirmen sind hierauf hinzuweisen.

Zusätzlich ist sicherzustellen, dass das Zollamt auch während der Bauarbeiten für das Vorhaben jederzeit für die Mitarbeiter und die Kunden erreichbar ist. Entsprechende Abstimmungen sind mit den Betroffenen vor Ort frühzeitig durchzuführen.

3.8.3 Wendekreis am Luftsteg

In Verlängerung des mit Planänderung vom 01.10.2015 vorgesehenen Kreisverkehrs (Wendekreis) der Straße „Zum Luftsteg“ befindet sich die Stütze des neu erbauten Luftstegs. Als Sicherungsmaßnahme gegen abirrende Lkw ist diese Stütze mit einem Anfahrschutz aus Betonleitwänden zu versehen.

3.8.4 Zugang zur Infrastruktur


4. Straßenrechtliche Verfügungen

Es wird folgende Straßenrechtliche Verfügung getroffen:

Die neu zu errichtende Erschließungsstraße „Am Güterbahnhof“ wird als Ortsstraße mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen nach Art. 6 Abs. 3 BayStrWG zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

5. Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und / oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

6. Kosten

B. Sachverhalt


Mit Schreiben vom 18.08.2014 beantragte die Container Terminal Hof GmbH (CTH) bei der Regierung von Mittelfranken die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für dieses Vorhaben.


Die Regierung von Mittelfranken hat folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange über das Vorhaben der Container Terminal Hof GmbH informiert und um Stellungnahme zu dem Vorhaben gebeten:

- Stadt Hof,
- Wasserwirtschaftsamt Hof,
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege,
- Staatliches Bauamt Bayreuth,
- Gewerbeaufsichtsamt bei der Regierung von Oberfranken,
- Hauptzollamt Regensburg,
- Freiwillige Feuerwehr der Stadt Hof e.V.,
- PLEdoc GmbH,
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg,
- Bayernwerk AG (E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg),
- Deutsche Telekom Technik GmbH,
- Stadtwerke Hof,
- DB AG, DB Immobilien Region Süd (DB Services Immobilien GmbH),
- Regierung von Oberfranken,
- Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern (SG 30.2 der Regierung von Mittelfranken).


Im Nachgang zum Erörterungstermin wurde aufgrund der im Verfahren vorgelegten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der vorgebrachten Einwendungen privat Betroffener und der beim und nach dem Erörterungstermin gewonnenen Erkenntnisse die nochmalige Betrachtung der Umweltbelange durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im laufenden Verfahren durchgeführt.

Die beteiligten Fachbehörden haben hierbei keine neuen Bedenken oder Anregungen vorgebracht. Private Anregungen und Bedenken zur UVP sind nicht eingegangen.

Aufgrund der Stellungnahmen und Einwendungen, sowie zur Optimierung der Betriebsabläufe entschloss sich der Vorhabenträger mit Vorlage vom 01.10.2015 zu einer Planänderung. Die Planänderung mit Sachstand vom 24. bzw. 25.09.2015 besteht im Wesentlichen aus folgenden Maßnahmen:

- Verlegung der Lkw-Zufahrt zum Containerterminal wegen des vorgesehenen automatisierten Betriebs von der Ostseite (KP 2) auf die Südseite (KP 1) östlich der Kümmelhalle mit Wegfall der Linksabbiegespur der öffentlichen Straße zwischen KP 1 und KP 2 und Führung des Lkw-Verkehrs innerhalb des Terminalgeländes während der Betriebszeiten,
- Anordnung des Self-Check-in-Schalters und der Lkw-Stellplätze zum Fahrer-Check-in am Verwaltungsgebäude westlich des Verwaltungsgebäudes, sowie der Pkw-Stellplätze östlich und nordöstlich des Verwaltungsgebäudes,
- Verzicht auf das Ausziehgleis zwischen Gleis 222 und 178 im Nordwesten des Terminals sowie Verlegung des nördlichen Krangleises und Einbeziehung des südlichen Krangleises und der Bahngleise 228 und 229 in die Betonfläche ohne Veränderung des Kranstandortes,
- Kreisverkehr im Westen des Terminals am Luftsteg,
- Verbesserungen der Oberflächenwasserrückhaltung sowie der Trink- und Löschwasserversorgung, der Löschwasserrückhaltung und der Abwasserentsorgung auf dem Terminalgelände.

Folgendem, durch die Planänderung betroffenen Fachstellen wurde nochmals mit Zusendung der geänderten Planunterlagen mit Fristsetzung bis zum 15.10. bzw. 31.10.2015 Gelegenheit gegeben, zu den Änderungen Stellung zu nehmen:

- Stadt Hof
- Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern (SG 30.2 der Regierung von Mittelfranken)
- DB AG, DB Immobilien Region Süd (DB Services Immobilien GmbH)
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Regierung von Oberfranken (SG 50)


Die im Verfahren einschließlich der Beteiligung zur Planänderung vorgebrachten fachlichen Inhalte der Stellungnahmen wurden weitgehend als Auflagen unter Ziffer A. 3 und als Hinweise unter Buchstabe E in die Planfeststellung aufgenommen,
sofern sie sich nicht durch Zusagen oder Planänderungen bereits erledigt haben. Sofern den Forderungen nicht nachgekommen wurde sind hierzu entsprechende Ausführungen in den Entscheidungsgründen unter Abschnitt C. enthalten.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Zuständigkeit, Verfahren

Die Regierung von Mittelfranken ist nach § 18 AEG i. V. m. § 23b Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Satz 1 ZustVVerk die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.


Da die Erweiterung des Güterverkehrszentrums dem Güterumschlag auf der Schiene dient, handelt es sich hier um eine derartige Eisenbahnbetriebsanlage.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange ausgesprochen und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltet geregelt (§ 18c AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG). Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere notwendige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen somit entbehrlich (§ 18 AEG i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Eine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß §§ 3a, 3c Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG hat zunächst ergeben, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben nicht erforderlich ist.

Aufgrund der im weiteren Verfahren vorgelegten Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der vorgebrachten Einwendungen privat Betroffener und der beim und nach dem Erörterungstermin gewonnenen Erkenntnisse erfolgte die nochmalige Betrachtung der Umweltbelange durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung im laufenden Verfahren. Mit den hierzu ergänzend vorgelegten Unterlagen wurde nach den §§ 3a, 3c Satz 1 i.V.m. Nr. 14.8 Anlage 1 zum UVPG und § 9 UVPG i.V.m. § 18 a AEG und § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) die öffentliche nochmals ergänzend zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beteiligt. Anregungen und Bedenken zur Umweltverträglichkeitsprüfung sind von Dritten nicht eingegangen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbstständig-
diger Teil des eingeleiteten Verwaltungsverfahrens (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Die zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist unter Ziffer C. 2.2 aufgeführt.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen beruhen auf den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen, den Äußerungen und Einwendungen im Anhörungsverfahren, den eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sowie auf den Stellungnahmen der beteiligten Behörden.

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens


Der Planfeststellungsbereich umfasst eine Fläche von 11,7 ha. Für das Vorhaben ergibt sich nach den vorgelegten Planungen folgende Flächenbilanz:

- bereits versiegelte Flächen: 4,85 ha
- neu zu versiegelnde Flächen (Gebäude- und Verkehrsflächen): 1,53 ha
- vorübergehend beanspruchte Flächen: 4,09 ha
- Flächen ohne Eingriffe (Tabuflächen, Restbereiche): ca. 1,2 ha

Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ca. 4,3 ha an Flächen vorgesehen, von denen 0,43 ha innerhalb des Planfeststellungsbereichs (in obigen 11,7 ha enthalten) und 3,91 ha außerhalb des Planfeststellungsbereichs liegen (2,49 ha Ausgleichsflächen und 1,42 ha Ersatzflächen).

Im Übrigen wird auf die ins Einzelne gehende Beschreibung des Vorhabens in Unterlage 1 Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens


An potenzieller natürlicher Vegetation würde sich in weiten Teilen des Vorhabengebiets mit relativ basen- und nährstoffarmen Braunerden ein typischer Hainsim-


Im Umfeld des Vorhabengebiets verlaufen westlich bzw. südwestlich die B 15 und die St 2177 als wichtigste Straßenverkehrsverbindungen.

Die Verkehrsschließung für das geplante Vorhaben erfolgt über das angrenzende öffentliche Bahnnetz der DB und über das öffentliche Straßennetz mit den Straßen „Am Güterbahnhof“ (im Bereich des Vorhabens neu zu errichten), „Zum Luftsteg“ und „Wunsiedler Straße“ (St 2177) zur B 15 und folgt somit weitgehend der bisherigen Erschließung der vorhandenen Anlage.

Im Übrigen wird auf die ausführliche Darstellung der Umwelt in den Anlagen Nrn. 13 und 17 verwiesen.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen durch das Vorhaben

Zur Vermeidung bzw. Minimierung der Eingriffe durch Errichtung und Betrieb der Anlage hat der Vorhabenträger im Rahmen der Planung im Wesentlichen folgende Maßnahmen vorgesehen (im Übrigen wird auf die Unterlagen Nrn. 13, Ziffer 4.2 und 17, Ziffer 4.2 verwiesen):

- Lärmschutzwand südlich des Geländes (Länge 240 m, Höhe 4-8 m),
- Portalkräne mit lärmarmer Greif- und Antriebstechnik,
- Betriebliche Beschränkungen zur Nachtzeit (nur 1 Portalkran, Einschränkung des Arbeitsbereiches des Krans, Begrenzung auf die innerliegenden Gleise),
- Holzungsmaßnahmen nur außerhalb der Vogelbrutzeit (Anfang Oktober bis Ende Februar), gleiches gilt für die Beseitigung sonstiger als Nistplatz geeigneter Strukturen,
- Festlegung und Einzäunung von als Tabuflächen für Zauneidechsen zu schützenden Bereichen, Durchführung der vorgezogenen CEF-Maßnahmen A1 und A2 für die Zauneidechsen im Bereich dieser Flächen,
- Abfangen der im Vorhabengebiet vorkommenden Zauneidechsen und Umsetzung in die eingezäunnten Bereiche,
- Erstellung weiterer im Umfeld der Maßnahme vorgesehener vorgezogener CEF-Maßnahmen A3 bis A5 sowie der Kompensationsfläche E1 für Zau-
neidechsen,
- Aufhängen von mindestens 30 für Fledermäuse und 20 für den Feldsperling geeignete Nistkästen im weiteren Umfeld des Vorhabens als vorgezogene CEF-Maßnahmen A6 und A 7 als Ausgleich für den Verlust und die Störung
durch Holzungsmaßnahmen,
- Vermeidung von Aufschlüssen kontaminiertener Bodenschichten, ggf. Beprobung und ordnungsgemäße Beseitigung,
- Rückhaltemöglichkeit für verunreinigtes Löschwasser sowie für Oberflächen-
wasser
- Leckagewanne für den Umschlag mit Gefahrgutbehältern.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen
Allgemein lassen sich die potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Um-
welt - ohne Bezug auf ein konkretes Schutzgut - wie folgt differenzieren:

• Anlagebedingte Auswirkungen ergeben sich durch die Versiegelung von Flä-
chen, Überbauung, Verlust bzw. Beeinträchtigung von Boden und der Boden-
funktion, Veränderung der Erholungsfunktion, Zerstörung und Einschränkung
von Lebensräumen, Funktionsverlust von Habitaten, Barrierewirkung und Kolli-
sionsrisiko für Tierarten, Veränderung der Grundwasserneubildung , beschleu-
nigter Oberflächenwasserabfluss, Verlust von Bereichen mit bioklimatischer
Ausgleichsfunktion durch die Versiegelung, Veränderung der Temperaturver-
hältnisse, Verringerung der kaltluftbildenden Fläche, Veränderung lokaler Luft-
strömre, Veränderung von Sichtbeziehungen, technische Überprägung des
Landschaftsraumes durch die Anlage;

• Auswirkungen aufgrund des Baus der Anlage ergeben sich durch Verdichtung,
Versiegelung, Abgrabungen, Aufschüttungen und Stoffeinträge, Lärm-, Schad-
stoff- und Staubimmissionen, Zerstörung bzw. Einschränkung von Lebensräu-
men, Zerschneidung von Lebensräumen, Barrierewirkung und Kollisionsrisiko
für Tierarten, mögliche Schadstoffeinträge aus belasteten Bodenschichten, be-
schleunigtem Oberflächenwasserabfluss, Verlust luftreinigender und tempera-
turausgleichender Gehölzbestände, Verlust an Landschaft, Erschütterungen;

• Betriebsbedingte Auswirkungen ergeben sich durch mögliche Schadstoffeinträr-
gruppe, Lagerung belastender Stoffe, Staubimmissionen, Lärmimmissionen, Er-
schütterung, optische Störungen, Zerschneidungswirkung des Lebensraums
und Kollisionsrisiko für Tierarten, Gefährdung von Schadstoffeinträgen durch
Sickerwasser, betriebs- und verkehrsbedingte Wärmeentwicklung, technische
Überprägung der Landschaft aufgrund durchgängigen Schwerverkehrs.

Um das Ausmaß dieser Auswirkungen ermitteln zu können, müssen sämtliche
Maßnahmen, die auf die Vermeidung bzw. Verminderung der Auswirkungen abzie-
len, mitberücksichtigt werden. Zudem werden die Vorbelaustung, die auch ohne
Realisierung des planfestgestellten Vorhabens auf die Schutzgüter einwirken, in
diese Ermittlung einbezogen.

Auf der Grundlage der von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, der behörd-
lichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen privater Einwender
und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkun-
gen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwar-
ten:
### 2.1.4.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft. Auswirkungen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärm- und Schadstoffemissionen, Schadstoffimmissionen in der Luft und visuellen Beeinträchtigungen ergeben.

#### Teilbereich Wohnen

Das Umfeld des Vorhabengebiets wird bereits durch Lärm- und Schadstoffemissionen aus dem vorhandenen Schienen- und Straßenverkehr einschließlich der gewerblichen Nutzungen in diesem Bereich beeinflusst. Unter anderem befinden sich auf der Nordseite der Gleise eine Werkhalle der DB-Regio, sowie das Bahnbetriebswerk der DB-Regio mit Tages- und Nachtbetrieb.

**Anlagen- und Verkehrslärm sowie Luftschadstoffbelastung durch das geplante Containerterminal**


**Visuelle Beeinträchtigungen**


#### Teilbereich Erholung

Das Vorhabengebiet wird bereits durch den Umschlagbetrieb des vorhandenen Güterverkehrszentrums, durch die angrenzenden stillgelegten, aber nach wie vor gewidmeten Bahnanlagen (für die daher ein Betretungsverbot besteht) und durch die außerhalb des Vorhabengebiets angrenzenden Gleisanlagen der DB und gewerblich genutzte Flächen geprägt.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen


Das Vorhabengebiet ist bereits zu einem hohen Anteil anthropogen überprägt. Durch den Betrieb des vorhandenen Containerterminals im westlichen Teil der Fläche wird dieser Bereich bereits durch Erschütterungen, sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen beeinträchtigt.

Trotz der Vorbelastung haben sich vor allem im Bereich der stillgelegten Gleisanlagen im Osten des Vorhabengebiets verschiedene Ausprägungen von Initialvegetation entwickelt, die als Lebensraum für seltene Tier- und Pflanzenarten dienen. Es handelt sich hierbei etwa um Zauneidechse, Blaufügelige Sandschrecke und einige Pflanzenarten der Roten Liste.


der Störungen die die dortige Tierwelt beeinträchtigen oder vergrämen kann. Wei-
tere Störungen der Tierwelt können durch die Beleuchtungseinrichtungen und die
vermehrten menschlichen Aktivitäten verursacht werden. Dies kann zu einer Ver-
schlechterung bzw. einem Verlust von Brutgebieten und Nahrungshabitaten für
Vogel- und Fledermauspopulationen führen.

Mit der Inbetriebnahme des erweiterten Güterverkehrszentrums sind auch die Zu-
nahme und die teilweise räumliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs gegenüber dem
bisherigen Betrieb verbunden. Das Kollisionsrisiko für flugfähige und bodengebun-
dene Tierarten (u. a. Insekten, Vögel, Reptilien, Laufkäfer, Fledermäuse) erhöht
sich hierdurch. Auch die Barrierewirkung für verschiedene Tierpopulationen wird
durch den erweiterten Betrieb verstärkt.

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologi-
scher Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Da-
neben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher
Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden.

Das Vorhabengebiet ist hinsichtlich der Bodenverhältnisse aufgrund der derzeiti-
gen und früheren Nutzungen als Güterbahnhof und Bahnanlage gegenüber der
ehemals natürlichen Ausbildung im Umfeld des Standortes bereits stark verändert.
Bis zum Jahr 2000 wurden auf dem Gelände unter anderem Chemikalien umge-
schlagen. Untersuchungen zur Altlastensituation liegen vor. In Teilbereichen wird
das Gebiet als stark belastet angesehen.

In der Bauzeit werden neben den neu zu versiegelnden Flächen zusätzliche Flä-
chen vorübergehend für Bautrassen, Arbeitsräume um die Gleise und für den
Rückbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen in einem Umfang von ca. 4,1 ha be-
ansprucht. Weitere Flächen werden durch die Zwischenlagerung von Material im
Zusammenhang mit Neu- und Rückbau, sowie durch das Abstellen von Bauma-
schinen vorübergehend beeinträchtigt.

Durch den Fahrzeug- und Baumaschineneinsatz werden Staubimmissionen und
Abgase verursacht. Außerdem kommt es durch die Gewichtsbelastung zu einer
Bodenverdichtung im Arbeitsbereich.

Durch Auswaschungen im Baufeld der Anlage ist ein Eintrag von Schad-, Nähr-
und Schwebstoffen in den Boden möglich, der zu Verschlechterungen des Filter-
vermögens führen kann. Aufgrund der Altlastensituation besteht die Gefahr, dass
bei Grabarbeiten stark belastetes Material freigelegt wird, das zu behandeln oder
zu entsorgen ist; hierbei kann unbelastetes Bodenmaterial verunreinigt werden.

Durch die Erweiterung der Anlage werden neben der bereits versiegelten Fläche
von 4,85 ha zusätzlich 1,53 ha Boden durch Errichtung von Gebäuden, Verkehrs-
und Lagerflächen neuversiegelt. Damit verbunden sind Beeinträchtigungen der
Speicher- und Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion)
sowie eine Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs, Bodenverdich-
tungen und eine Beeinflussung der Grundwassernutzung.

Betriebsbedingt kommt es durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr zu einem höheren
Schadstoffeintrag in die angrenzenden Flächen.
2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung.

2.1.4.4.1 Oberflächengewässer


Mit dem Vorhaben ist daneben auch die Errichtung eines Wasch- und Tankplatzes sowie von Flächen für die Lagerung und den Umschlag von Containern mit wassergefährdenden Stoffen und für Schadcontainer mit wassergefährdenden Stoffen vorgesehen.

2.1.4.4.2 Grundwasser

Im Vorhabengebiet besteht durch den bereits vorhandenen Versiegelungsanteil eine verminderte Grundwasserneubildungsrate. Außerdem kann mit Vorbelastungen durch Schadstoffe durch die vorhandenen Verkehrsflüsse aus den Gewerbe- und Straßen im Umfeld des Vorhabens gerechnet werden.


Durch die zusätzliche dauerhafte Flächenversiegelung von 1,53 ha gehen weitere Flächen für die Grundwasserneubildung verloren.

Durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr ist betriebsbedingt mit einem geringfügig erhöhtem Schadstoffeintrag im Bereich der Zu- und Abfahrten zu rechnen.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima


2.1.4.6 Schutzgut Landschaft


2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Schutzziele sind der Erhalt von schützenswerten Baudenkmälern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Im Bereich des Vorhabengebiets befinden sich keine Kultur- und sonstigen Sachgüter. Die nächstgelegenen Baudenkmäler befinden sich nördlich der Gleisanlagen des geplanten Containerterminals und der DB (Bahnhofsgebäude mit den beiden Empfangsgebäuden, Paketamt und Postamt) und dürften damit außerhalb der Reichweite möglicher bau- oder betriebsbedingter Staubimmissionen und Erschütterungen des Vorhabens liegen.

2.1.4.8 Wechselwirkungen


Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselwirkungen) wurden direkt oder indirekt bereits über die in den vorgenannten Punkten beschriebenen Auswir-
kungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst. Eine weitergehende Betrachtung ist daher nicht erforderlich.

2.1.5 Schutz und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Durch die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen lassen sich die Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter weitgehend verringern. Die wichtigsten Maßnahmen sind bereits unter Punkt C. 2.1.3 aufgeführt. Darüber hinaus verbleiben aber noch Beeinträchtigungen, für die ein Ausgleichsbedarf besteht.

Dieser Ausgleichsbedarf wird durch die Maßnahmen E1 (innerhalb des Baubereichs) und E2 bis E4 (Flächen außerhalb des räumlichen Zusammenhangs zum Baubereich) gedeckt. Es handelt sich bei der Maßnahme E1 um die Aufwertung einer Fläche als Zaueneidechsenlebensraum mit ca. 560 m² angrenzend an die Flächen A1 und A2. Bei der Fläche E2 erfolgt die Neuanlage von Hecken, eine extensive Mahd der Fläche und zum Wald angrenzend eine Waldrandentwicklung auf ca. 4.000 m² Fläche. Auf der Fläche E3 erfolgt eine Gehölzfreistellung mit extensiver Mahd der Fläche und die Neuanlage von Böschungen auf ca. 4.600 m². Auf der Fläche E4 erfolgt die Anlage einer mageren Wiese mit stellenweisem Oberbodenabtrag auf ca. 5.500 m² Fläche.

Eine genaue Beschreibung sowie die Darstellung der Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe in die Pioniergehölzbestände, die Gebüschevegetation, die Althabestationen und die lückigen Initialvegetationsbestände mit Vorkommen seltener Arten können den Anlagen Nrn. 13, Ziffern 4.2, 4.4 und 4.5 sowie 13.2.1 bis 13.2.3.3 entnommen werden.

2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen


Bei einer Erweiterung im Umfeld einer bestehenden Anlage ist offensichtlich, dass in der Summe gegenüber einem kompletten oder weitgehenden Neubau „auf der grünen Wiese“ deutlich geringere Eingriffe und Belastungen hinsichtlich der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter eintreten werden.

Bei Alternativen gegenüber der Bestandslösung können daher solche Standorte frühzeitig ausgeschlossen werden, mit denen eine großflächige Neuversiegelung und Geländemodellierung erfolgen würde oder die mit erheblichen neuen Lärmbe lastungen für die angrenzende Bevölkerung verbunden wären.

Unabhängig von der Frage der Flächenverfügbarkeit, die für den Vorhabenträger derzeit nur am Standort Hof gegeben ist, wurden neben der geplanten Erweiterung der bestehenden Anlage (Planvariante) vier Alternativen betrachtet. Zur Auswahl der Alternativstandorte vgl. die Ausführungen unter C. 3.3.1).
Alternative 1: Standort in Hof-Unterkotzau direkt an der Bahnlinie 6362 Leipzig-Hof rechts (nordwestlich) der Bahnstrecke im Streckenabschnitt von Bahn-km 158,740 bis 160,50;

Alternative 2: Standort in Hof-Unterkotzau direkt an der Bahnlinie 6362 Leipzig-Hof rechts (nordwestlich) der Bahnstrecke im Streckenabschnitt von Bahn-km 160,120 bis 160,750;

Alternative 3: Standort in Hof-Köditz direkt an der Bahnlinie 5021 Hof-Bad Steben links (nördlich) der Bahnstrecke im Streckenabschnitt von Bahn-km 5,100 bis 5,820;

Alternative 4: Standort in unmittelbarer Nähe zu Schwingen (Stadt Schwarzenbach an der Saale), nahe der Bahnlinie 5100 Bamberg-Hof, östlich der Bahnlinie und westlich von Schwingen.

Zu der Planvariante:


Der Flächenbedarf für die Planvariante ergibt sich aus den bereits versiegelten Flächen der derzeitigen Anlage mit 4,85 ha und aus den zusätzlich neu zu versiegenden Flächen mit 1,53 ha also rund 6,4 ha. Für Abstellgleise ist kein weiterer Flächenbedarf erforderlich.

Im näheren Umfeld der Anlage befindet sich neben Gewerbe- und Bahnanlagen auch Wohnnutzung. Die nächstgelegene Wohnbebauung ist ca. 140 m entfernt vom äußeren Rand des geplanten Vorhabens. Eine zusätzliche Lärmschutzmaßnahme der benachbarten Bereiche insbesondere in der Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen ist mit der Planvariante verbunden.

Ein Schutz dieser Bereiche ist durch eine aktive Lärmschutzmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand im südöstlichen Bereich der Anlage und betriebliche Maßnahmen während der Nachtzeit in Form von Einschränkungen des Arbeitsbereichs und Einschränkungen des verwendeten Fuhrparks vorgesehen. Die maßgeblichen Immissionsrichtwerte werden in der Tagzeit sowohl werktags als auch an Sonn-


Zu Alternative 1:

Der östliche Standort bei Unterkotzau befindet sich inmitten von landwirtschaftlichen Nutzflächen. Er ist im Flächennutzungsplan der Stadt Hof als Gewerbefläche dargestellt und grenzt an bereits gewerblich genutzte Flächen an.


Aufgrund der geographischen Verhältnisse des Standortes (vornehmliche Höhenunterschiede im Gelände) wären außerdem größere Erdbewegungen für die Vorbereitung des Baufelds erforderlich, da für die Anlage aus eisenbahntechnischen Gründen eine weitgehend ebene Fläche benötigt wird.

Trotz der bestehenden Ausweichanschlussstelle an den Gleisen ist aufgrund der zusätzlichen erforderlichen Gleismeter zu dem Standort und durch die sonstigen Erschließungsanlagen davon auszugehen, dass für die Errichtung des Vorhabens
an diesem Standort die neu zu versiegelnde Fläche ebenfalls den Umfang an Flä-
che erreichen würde, der sich für die Planvariante nach Erweiterung aus Bestand
und Neuversiegelung ergibt (4,85 ha Bestand + 1,53 ha Neu = ca. 6,4 ha). Zusätz-
lich ergäbe sich ein weiterer Flächenbedarf für die benötigten Abstellgleise. Die
Standortalternative ist aufgrund der erforderlichen großen Erdbewegungen zur Er-
stellung des Baufeldes und des Flächenbedarfs einschließlich erforderlicher Ab-
stellgleise mit erheblichen neuen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden.

Im unmittelbaren Umfeld des Standortes ist keine Wohnbebauung vorhanden. Die
nächstgelegene Wohnbebauung ist ca. 800 m entfernt. Lärmbelastungen spielen
eine untergeordnete Rolle.

Zu Alternative 2:

Der westliche Standort bei Unterkotzau befindet sich inmitten von landwirtschaftli-
chen Nutzflächen. Er ist im Flächennutzungsplan der Stadt Hof als Gewerbefläche
dargestellt und grenzt an bereits gewerblich genutzte Flächen und an die nördliche
Bebauung von Unterkotzau an.

Zur Erschließung des Geländes für den Umschlagbetrieb wäre die Errichtung ei-
nes neuen Gleisanschlusses an die zweigleisige Strecke 6362 Leipzig-Hof erfor-
derlich. Innerhalb des Geländes wäre eine maximale waagrechte Gleislänge von
500m möglich. Ankommende Ganzzüge müssten geteilt werden. Zusätzlich wür-
den voraussichtlich Abstellgleise und ein Umfahrungsgleis innerhalb der Anlage
benötigt, da die nächsten Abstellmöglichkeiten erst im ca. 3,5 km entfernten Hofer
Hauptbahnhof vorhanden sind. Die Anbindung an ein Terminal könnte nur von ei-
er Seite der Anlage aus erfolgen, so dass Züge aus Richtung Hof kommend auf
der Hauptstrecke ausziehen müssten, um über die dort zu erstellende Weichenan-
bindung die Anlage zu erreichen. Zusätzlich wäre eine Anbindung der Anlage an
die B 2 erforderlich, wobei aufgrund des Verkehrsaufkommens auch ein Ausbau
der B 2 im unmittelbaren Anschlussbereich erfolgen müsste.

Aufgrund der Topographie des Standortes (größere Höhenunterschiede Im Gelän-
de) wären außerdem erhebliche Erdbewegungen für die Vorbereitung des Bau-
felde erforderlich, da für die Anlage eine weitgehend ebene Fläche benötigt wird.
Da bisher keinerlei Gleisanschluss und auch keine sonstigen Erschließungsanla-
gen vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass für die Errichtung des Vorhabens
an diesem Standort die neu zu versiegelnde Fläche mindestens den Umfang an
Fläche erreichen würde, der sich für die Planvariante nach Erweiterung aus Be-
stand und Neuversiegelung ergibt (4,85 ha Bestand + 1,53 ha Neu = ca. 6,4 ha). Zusätz-
lich ergäbe sich ein weiterer Flächenbedarf für die benötigten Abstellgleise
und ein notwendiges Umfahrungsgleis innerhalb der Anlage.

In der unmittelbaren Nachbarschaft, südlich angrenzend an den Standort, befinden
sich an der Hofer Straße, der Zedwitzer Straße und der Regnitzstraße die nächs-
gelegenen Wohngebäude von Unterkotzau. Durch eine Wahl dieses Standorts
würde ein bisher relativ unbelasteter Bereich komplett neu mit erheblichen
Lärmauswirkungen für die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung belastet.

Zu Alternative 3:

Der Standort östlich von Köditz befindet sich inmitten von landwirtschaftlichen
Nutzflächen angrenzend an die eingleisige Nebenbahlinie 5021 Hof-Bad Steben.
Bei der nächstgelegenen Bebauung im Osten (Richtung Hofer Stadtgrenze) und
im Westen (Gewerbegebiet Göstragrund) handelt es sich um Gewerbenutzungen.

Auch hier wären erhebliche Erdbewegungen für die Vorbereitung des Baufelds erforderlich, da für die Anlage eine weitgehend ebene Fläche erforderlich ist. Trotz des bestehenden Gleisanschlusses ist aufgrund der zusätzlichen erforderlichen Gleismeter zu dem Standort und durch die sonstigen Erschließungsanlagen davon auszugehen, dass für die Errichtung des Vorhabens an diesem Standort die neu zu versiegelnde Fläche ebenfalls den Umfang an Fläche erreichen würde, der sich für die Planvariante nach Erweiterung aus Bestand und Neuversiegelung ergibt (4,85 ha Bestand + 1,53 ha Neu = ca. 6,4 ha). Zusätzlich ergäbe sich ein weiterer Flächenbedarf für die benötigten Abstellgleise.

Im unmittelbaren Umfeld des Standortes ist keine Wohnbebauung vorhanden. Die nächstgelegene Wohnbebauung ist in beide Richtungen ca. 800m entfernt. Lärmbelastungen spielen eine untergeordnete Rolle.

Zu Alternative 4:


Auch an diesem Standort wären aufgrund des Gefälles in Richtung Sächsischer Saale erhebliche Erdbewegungen für die Vorbereitung des Baufelds erforderlich,
um für die Anlage eine weitgehend ebene Fläche zu erhalten. Aufgrund der fehlenden Erschließungsanlagen ist davon auszugehen, dass für die Errichtung des Vorhabens an diesem Standort die neu zu versiegelnde Fläche mindestens den Umfang an Fläche erreichen würde, der sich für die Planvariante nach Erweiterung aus Bestand und Neuversiegelung ergibt (4,85 ha Bestand + 1,53 ha Neu = ca. 6,4 ha). Zusätzlich ergäbe sich ein weiterer Flächenbedarf für die benötigten Abstellgleise.

Der Standort liegt in weniger als 50m Entfernung zum Ort Schwingen. Durch eine Wahl dieses Standortes würde ein bisher völlig unbelastrter Bereich vollkommen mit erheblichen Lärmauswirkungen belastet. Mangels straßenseitiger und schienenseitiger Anbindung wäre eine vollkommene neue Erschließung erforderlich.

Ergebnis:

Im Vergleich zwischen Planvariante und Alternativen ist festzustellen, dass Alternativen zur Planvariante mit geringeren Umweltauswirkungen als dieser nicht ersichtlich sind.

Am geplanten Standort ist bereits die straßen- und schienenseitige Erschließung weitgehend vorhanden, die nur noch ergänzt werden muss. Bei allen anderen Standorten müsste die straßenseitige Erschließung umfassender hergestellt oder ausgebaut werden.

Die schienenseitige Erschließung wäre bei zwei Standorten ebenfalls neu zu erstellen. Bei den beiden weiteren Standorten ist ein Abzweig vorhanden, der aber auch noch mit erheblichem Aufwand zu verlängern und auszubauen wäre.

Beider Planvariante bestehen bereits ausreichende Abstellmöglichkeiten im angrenzenden Gleisbereich der DB, die an allen Alternativstandorten erst unter entsprechendem Flächenverbrauch geschaffen werden müssten. Anders als die Planvariante wären die Varianten auch mit erheblichen Neuversiegelungen bisher weitgehend landwirtschaftlich genutzter Flächen verbunden.


Nach Betrachtung der Lärmbetroffenheit durch das Vorhaben scheiden die Alternativen 2 und 4 aus, da sie unmittelbar neben der Wohnbebauung liegen und diese Gebiete neu belasten würden und auch sonst keinerlei Vorteile gegenüber der Planvariante haben.

Die Varianten 1 und 3 wären hinsichtlich der Lärmbetroffenheit weitgehend als unproblematisch anzusehen und allein in diesem Kriterium gegenüber der Planvariante als vorteilhafter einzuschätzen. Wegen der erheblichen Eingriffe durch Neuversiegelung und Baufeldfreimachung brächten diese Varianten aber auch erhebliche Nachteile für Natur und Umwelt mit sich. Unter Berücksichtigung der im Zuge der Planvariante vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen erweisen sich deshalb die Varianten 1 und 3 im Ergebnis nicht als gegenüber der Planvariante vorteilhaft.

Im Ergebnis ergeben sich bei der Vorhabenvariante, die den bisherigen Terminal lediglich erweitert, gegenüber einem - kompletten oder auch nur teilweisen - Neubau deutlich geringere Belastungen und Eingriffe bezüglich der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPGwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPGwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umwelterfordernisse) für Eisenbahnnahverfahren enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Dabei ist auch die Vorbelaustung mit einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPGwV).


Schutzgut Mensch

Teilbereich Wohnen

Für den Betrieb des Containerterminals ist das Bundesimmissionsschutzgesetz und die TA Lärm im Bereich der angrenzenden Gebiete mit Wohnnutzung maßgebend (Einstufung entsprechend der Baunutzungskategorien der BauNVO).

Die dauerhaften Auswirkungen des Vorhabens auf dieses Schutzgut sind unter Berücksichtigung der vorgesehenen betrieblichen und baulichen Schallschutzmaßnahmen zu betrachten. Hierbei ist die Errichtung einer 4-8 m hohen Lärmschutzwand im südöstlichen Bereich des Vorhabengebiets in Richtung Schollenteich- bzw. Viceburgstraße vorgesehen. Außerdem gilt für die Nachtzeit (22-6 Uhr) ein eingeschränkter Betrieb mit Verzicht auf einen Portalkran sowie die Reachstacker und mit einer Einschränkung des Kranbetriebs auf den westlichen Arbeitsbereich (300 m beginnend am westlichen Kranbahnhende in Richtung Ostten). Als zusätzliche organisatorische Maßnahme des Betriebs in der Nachtzeit ist eine nach Norden eine genau definierte Containerstapelwand vorgeschrieben. Dafür wird sichergestellt, dass die nördlichste Containerabstellreihe mit jeweils 2 Containern Höhe und auf Länge des nächtlichen Arbeitsbereichs zuzüglich einer Containerlänge überstand auf österlicher Seite von 22 bis 6 Uhr kontinuierlich errichtet ist.

Während des Tagbetriebes werden die entsprechenden Richtwerte an den am stärksten betroffenen Einwirkorten in der Nachbarschaft deutlich unterschritten.


Durch die geplanten Kompensations- und CEF-Maßnahmen in Verbindung mit den zu erhaltenden Tabuflächen kann das Vorhaben zum Teil wieder in das Ortsbild eingebunden und die Schadstoffimmissionen gemindert werden.

Die zusätzlichen Belastungen für den Teilbereich Wohnen werden insgesamt als hoch bewertet.

Teilbereich Erholung

Da sich das Gebiet bereits aufgrund seiner Vorbelastung durch das bestehende Güterverkehrscentrum und die Bahnnutzungen im Umfeld des Vorhabens nur bedingt für eine Erholungsnutzung eignet und für die Bahnanlagen (einschließlich der bisher stillgelegten Bereiche) ein Betretungsverbot gilt, stellen die zusätzlichen Be-
lastungen durch Lärm, Schadstoffe und eine zusätzliche Trennwirkung der erweiterten Anlage nur eine mittlere Beeinträchtigung dar.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die dauerhaften Auswirkungen auf dieses Schutzgut werden unter Berücksichtigung der Kompensations- und Schutzmaßnahmen (insbesondere der CEF-Maßnahmen) und unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorelastung durch die vorhandene Trasse als mittel angesehen.

Durch die vorgesehene Baufeldberäumung und Gehölzbesichtigung von Anfang Oktober bis Ende Februar wird eine Gefährdung von Fledermäusen vermieden, die geeignete Gehölzbestände als Sommerquartier oder Tagesversteck nutzen könnten. Außerdem wird hierdurch eine Gefährdung der Vogelpopulation während der Brutzeit (Zerstörung/Tötung besetzter Nester, Eier, Alt- und Jungvögel) vermieden.

Durch die Festlegung und Einzäunung von Tabuflächen sowie das Einfangen und die Umsiedlung der Zauneidechsen aus den Baufeldbereichen kann zusammen mit den CEF-Maßnahmen auf Flächen im Umfeld des Vorhabens eine Verletzung und Tötung der Tiere insoweit verhindert werden, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG nach Prüfung durch die Regierung von Oberfranken nicht erfüllt werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist dabei durch ein Monitoring nachzuweisen.

Im Zusammenhang mit weiteren CEF-Maßnahmen (Aufwertungsflächen für Zauneidechsen, Fledermauskästen, Vogelnistkästen für den Feldsperling) sowie Kompensationsmaßnahmen abseits des Vorhabens können Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für Arten des Anhangs IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie FFH-RL und für europäische Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie V-RL vermieden werden.

Mit dem Vorhaben sind keine Eingriffe in europarechtlich geschützte Gebiete verbunden.

Schutzgut Boden

Die baubedingten Eingriffe sowie die dauerhafte Neuversiegelung von 1,53 ha Fläche wirken sich negativ auf dieses Schutzgut aus. Da es sich bei den betroffenen Flächen weitgehend um bereits aktuell bzw. früher als Bahnanlage genutzte Bereiche handelt, sind die baubedingten Eingriffe durch die Baustraßen und die Flächenräumung als mittlere Beeinträchtigungen anzusehen, die durch die Umsetzung der CEF-Maßnahmen und die Einzäunung der Tabuflächen gemindert werden. Die betriebsbedingten Auswirkungen nach Abschluss der Bauarbeiten fallen aufgrund der Vorbelastungen und unter Berücksichtigung der geplanten Kompensationsmaßnahmen nicht nennenswert ins Gewicht.

Schutzgut Wasser


Für den Wasch- und Tankplatz, sowie für Lagerung und Umschlag von Container mit wassergefährdenden Stoffen und für Schadcontainer mit wassergefährdenden Stoffen sind besondere Regelungen und Anforderungen für Rückhaltung, Lage-
Planfeststellung vom 02.02.2016, Gz. 32-4354-9-46-19  Seite 38

rung und ggf. Vorreinigung des Oberflächenwassers zum Schutz vor einem Ge-
wässereintrag vorgesehen, die als Nebenbestimmungen unter Punkt A. 3.3 aufge-
führt sind.

Schutzgut Luft und Klima

Die Auswirkungen auf dieses Schutzgut werden aufgrund der vorhandenen Vorbe-
lastung als mittel eingestuft. Durch die zusätzliche Versiegelung von Flächen ver-
ringert sich zwar der Umfang der für lufthygienischen Ausgleich zur Verfügung
stehenden Bereiche, dies wird aber durch die geplanten Kompensationsmaßnah-
men (CEF-Maßnahmen sowie weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) weit-
gehend ausgeglichen. Außerdem übernehmen die vorgesehenen die
Kompensationsmaßnahmen eine klimatisch und lufthygienisch ausgleichende
Funktion im Umfeld des Vorhabens.

Schutzgut Landschaft

Die Auswirkungen auf dieses Schutzgut fallen nicht nennenswert ins Gewicht. Die
Landschaft wird durch die geplante Lärmschutzwand und die vorgesehenen Por-
talkräne zwar umgestaltet und in Bezug auf die Sichtbeziehungen verändert. Sie
wird jedoch nicht beeinträchtigt wird, da sie schon bislang im Umfeld des Vorhab-
bens gewerblich überformt ist.

3. Materiell- rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter
Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit
vernünftigerweise geboten ist. Die Planung berücksichtigt die in den Eisenbahnge-
setzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Plan-
ungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen
des Abwägungsgebots.

3.2 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist gegeben, wenn ein Vorhaben, gemessen an den Zielen
des jeweils zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftiger Weise gebo-
ten ist (BVerwG, Urteil vom 22.3.1985, Az. 4 C 15/83). Dies ist vorliegend der Fall.
Es besteht fachplanerische Zielkonformität. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG dient
das Allgemeine Eisenbahngesetz unter anderem einem attraktiven Verkehrsange-
bot auf der Schiene. Gemäß § 1 Abs. 5 AEG verfolgt das Gesetz auch das Ziel
bester Verkehrsbedienung.

Die geplante Maßnahme ist generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen. Durch die
Maßnahme soll Güterverkehr auf die Schiene verlagert und eine Entlastung vom
motorisierten Schwerlastverkehr auf der Straße erreicht werden. Insgesamt soll
dadurch die Attraktivität des Schienenverkehrsangebots gesteigert werden.
Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, ein attraktiveres Schie-
enverkehrsangebot zu schaffen und Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern,
ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen.

Darüber hinaus steht das Vorhaben in Einklang mit der Landesplanung, wonach
der Güterverkehr optimiert werden soll (Kapitel 4.1.3 Landesentwicklungspro-
gramm Bayern (LEP) und dem Regionalplan, in dem ein Standort des kombiniert-
ten Verkehrs Straße-Schiene am Schienen- und Autobahnknotenpunkt im
Oberzentrum Hof verankert ist (vgl. hierzu im Einzelnen unter C. 3.3.8).
3.3 Öffentliche Belange

3.3.1 Planungsvarianten


Vom Vorhabenträger wurde eine Erkundung zusätzlicher Standorte des Technischen Büros Huhnt aus Oberkotzau im Umfeld des bisherigen Betriebsstandortes Hof vorgelegt. Die Untersuchung ergab vier Standorte, siehe oben unter C. 2.1.6


Über die unter C. 2.1.6 bereits ausgeführten Umweltaspekte hinaus, die zum Ergebnis führten, dass bei allen vier Alternativstandorten für die straßenseitige Er-
schließung ein Ausbau erforderlich wäre, die schienenseitige Erschließung bei zwei Standorten ebenfalls neu zu erstellen wäre und bei den zwei anderen Standorten der lediglich bestehende Abzweig ebenfalls erheblich auszubauen wäre, bei allen vier Alternativstandorten ausreichende Abstellmöglichkeiten fehlen, was alles zu einer erheblicher Neuversiegelung von Flächen führen würde, an allen anderen Standorten aus topographischen Gründen erhebliche Erdbewegun-gen erforderlich wären und die Varianten 1 und 3 mit besserer Lärmschärflichkeit allein in diesem Kriterium gegenüber der Planvariante vorteilhaft wären, sind im Rahmen einer Variantenuntersuchung noch weitere Aspekte für die Erreichbarkeit des Vorhaben-ziels zu berücksichtigen.

Dazu gehören die geographische Nähe zu Hof als Wirtschaftsstandort, ansässige Industriebetriebe in der Nähe der Umschlaganlage, die Flächenverfügbarkeit, die Anbindung an übergeordnete Straßen (Autobahnnetz) und an regionale Straßen, die Anbindung an die Schieneninfrastruktur, die Berücksichtigung des bestehenden SPNV (Schienenpersonennahverkehr), die operative Machbarkeit des Bahn- und Terminalbetriebs und der Erschließungsaufwand durch erforderliche Baumaßnahmen.

Die im Gutachten dargelegten Bewertungskriterien beurteilen die Planfeststellungsbehörde sowie die Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern aus ihrer fachlichen Sicht als in sich schlüssig und richtig systematisiert, die Recherchen als ausreichend und das Ergebnis als nachvollziehbar und schlüssig.

Die Bewertung der verschiedenen Standorte stellt sich wie folgt dar. Zum Vergleich der verschiedenen Standorte untereinander und mit dem bestehenden Standort wird im Übrigen auf die Unterlagen 17.3 und 17.4 verwiesen.

**Planvariante:**


Die Anbindung an das Autobahnnetz (A 9 und A 72 in ca. 5 km Entfernung, A 93 in ca. 15 km Entfernung) ist gut. Sie erfolgt insbesondere durch die Gewerbeflächen im Süden der geplanten Anlage über die B 15, bzw. die B 15 und die B 173 zu den jeweiligen Anschlussstellen. An das regionale Straßennetz nach Süden zur B 15, sowie von dort zur B 2 und B 173 ist der Standort sehr gut angeschlossen.

Die Anbindung an die vorhandene Schieneninfrastruktur ist unmittelbar am Schienennotpunkt Hof sehr gut, von allen Relationen besteht sehr gute Erreichbarkeit. Die bestehende umfangreiche Gleisinfrastruktur ist auf Güterumschlag ausgelegt. Sie enthält bereits ausreichend Abstellgleise, die nach Absprache mit der DB Netz vom Vorhabenträger auch genutzt werden dürfen.
Die operative Machbarkeit in Bezug auf den Bahn- und Terminalbetrieb stellt sich optimal dar. Der Standort ermöglicht eine beidseitige Zufahrtsmöglichkeit zum DB-Netz, ankommende Züge können also sowohl aus Richtung Bamberg und Regensburg als auch aus Richtung Leipzig unproblematisch anfahren, ein Ausziehen von Zügen auf der Strecke ist nicht erforderlich. Der geplante Standort ermöglicht Gleisnutzungslängen von über 600m. Der Schienenpersonennahverkehr wird am geplanten Standort nicht beeinträchtigt, da sich trotz der dort angrenzenden Strecken genügend Gleiskapazitäten am Hauptbahnhof befinden um auf außerplanmäßige Verspätungen reagieren zu können. Das Kriterium kann gut erfüllt werden.


Zu Alternativen auf dem Vorhabengelände wird auf die Ausführungen unter C. 2.1.6 verwiesen.

Alternative 1 (Standort in Hof-Unterkotzau direkt an der Bahnlinie 6362 Leipzig-Hof):

Der alternative Standort 1 befindet sich ca. 800m entfernt von Unterkotzau in der Nähe von Hof und erfüllt damit das Kriterium der Nähe zum Wirtschaftsstandort Hof gut. Im Umfeld des Alternativstandortes befinden sich die Firma Viessmann Kältetechnik und ein Logistikzentrum der Firma Dachser. Das Zentrum von Hof mit zahlreichen Industrieunternehmen und Speditionen ist sehr zeitnah erreichbar. Das Kriterium „ansässige Industriebetriebe“ in der Nähe der Anlage wird daher gut erfüllt.

Der alternative Standort ist zwar im Flächennutzungsplan der Stadt Hof als Gewerbefläche dargestellt und grenzt an bereits gewerblich genutzte Flächen an. Aktuell befindet er sich jedoch inmitten von landwirtschaftlichen Nutzflächen. Das Kriterium Umweltgesichtspunkte weist Einschränkungen auf (umfangreiche Erdbewegungen erforderlich, Flächenbedarf), vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 2.1.6 bei Alternative 1.


Die Anbindung an das Autobahnnetz (A 72 in ca. 2 km Entfernung, A 9 in ca. 11 km und A 93 in ca. 7 km Entfernung) ist über die angrenzende B 2, bzw. die B 2, B 15 und die B 173 zu den jeweiligen Anschlusstellen sehr gut ebenso wie die an regionale Straßen. Die bauliche Anbindung an das regionale Straßennetz ist über die angrenzende B 2 möglich. Von dort ist auch eine schnelle Erreichbarkeit der B 15 und der B 173 möglich.

Die Anbindung des unmittelbar an die zweigleisige Strecke Hof-Leipzig angrenzenden Standortes an die vorhandene Schieneninfrastruktur ist möglich, unterliegt jedoch Einschränkungen. An die Bahnstrecke könnte eine Umschlaganlage aufgrund der Topographie nur einseitig angebunden werden. Damit ist an diesem
Standort nur eine einseitige Zufahrtsmöglichkeit zum DB-Netz möglich. Es sind keine Abstellgleise für Schienenfahrzeuge am Standort vorhanden.

Die operative Machbarkeit in Bezug auf den Bahnbetrieb und den Umschlag bzw. Terminalbetrieb unterliegt ebenfalls Einschränkungen.


Der Standort ermöglicht waagrechte Gleisnutzungslängen von maximal 450m. Ankommende Ganzzüge müssen in zwei Teile aufgeteilt werden. Zusätzlich werden Abstellgleise und ein Umfahrungsgleis innerhalb der Anlage benötigt, um einen störungsfreien Terminalbetrieb zu ermöglichen.

Weitere Einschränkungen ergeben sich beim Erschließungsaufwand. Erforderlich wäre die Verlängerung der Ausweichanschlussstelle um ca. 300m, die Erweiterung des Gleisanschlusses und die Erstellung zusätzlicher Abstellgleise sowie eines Umfahrungsgleises innerhalb der Anlage. Die Straßenanbindung zur B 2 müsste geschaffen werden und möglicherweise die B 2 im Anschlussbereich ausgebaut werden. Aufgrund der topographischen Situation (vorhandene Höhenunterschiede im Gelände) wären für die erforderlichen Baumaßnahmen erhebliche Erdbewegungen erforderlich.

**Alternative 2 (Standort Hof Unterkotzau an der Strecke Leipzig-Hof)**


Bei der Standortverfügbarkeit bestehen Einschränkungen, da die Flächenverfüg-barkeit offen ist.

Das Kriterium der Anbindung an das Autobahnnetz (A 72 in ca. 2,5 km Entfernung, A 9 in ca. 11,5 km und A 93 in ca. 7,5 km Entfernung) ist über die angrenzende B 2 bzw. die B 2, B 15 und die B 173 zu den jeweiligen Anschlussstellen sehr gut er-füllt, ebenso wie die Anbindung an das regionale Straßennetz über die angrenzen-de B 2 und zur B 15 und der B 173.

Einschränkungen begegnet der Standort im Hinblick auf das Kriterium der Anbin-dung an die vorhandene Schieneninfrastruktur. Zwar liegt der Standort an der zweigleisigen Strecke Hof-Leipzig. Ein Bahnan schluss ist bislang nicht vorhanden und müsste hergestellt werden. Aufgrund der Topographie kann eine Umschlag-
Planfeststellung vom 02.02.2016, Gz. 32-4354-9-46-19 Seite 43

anlage jedoch nur einseitig an die Bahnstrecke angebunden werden. Erforderliche Abstellgleise sind am Standort nicht vorhanden.


Die operative Machbarkeit des Terminalbetriebs unterliegt Einschränkungen aufgrund maximaler waagrechter Gleislängen von 500m. Zusätzlich würden Abstellgleise und ein Umfahrungsgleis innerhalb der Anlage benötigt.

Weiterhin ergeben sich Einschränkungen aus dem erforderlichen baulichen Aufwand für die Erschließung des Standortes (erforderlicher Bahnanschluss, Erstellung von Abstellgleisen und eines Umfahrungsgleises, Anbindung an die Bundesstraße), der aus topographischen Gründen aufwändig wäre.

Alternative 3 (Standort in Hof-Köditz direkt an der Bahlinie 5021 Hof-Bad Steben):

Der Standort östlich von Köditz erfüllt das Kriterium der Nähe zum Wirtschaftsstandort Hof gut und schneidet auch bei der Nähe zu Industriebetrieben gut ab. Im Umfeld befinden sich die Firma Westfalen AG und die Löwenzahn GmbH. Das Zentrum von Hof mit zahlreichen Industrieunternehmen und Speditionen ist noch relativ schnell erreichbar.


Bei der Standortverfügbarkeit bestehen auch bei dieser Alternative Einschränkungen, da die Flächenverfügbarkeit offen ist.

Die Anbindung an das Autobahnnetz (A 72 in ca. 2 km Entfernung, A 9 in ca. 5,5 km Entfernung) ist über die angrenzende B 173 sehr gut möglich, ebenso wie an das regionale Straßennetz über die angrenzende B 173, die in Richtung Hof eine schnelle Erreichbarkeit der B 15 und der B 2 ermöglicht.

Die Anbindung an die vorhandene Schieneninfrastruktur ist nicht ausreichend. Der mögliche Terminalstandort liegt lediglich an der Nebenbahn (Strecke 5201) und damit nicht auf der verkehrlich interessanteren Hauptstrecke. Die Strecke ist ein- gleisig. Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt 60 km/h. Aufgrund der Topographie kann eine Umschlaganlage außerdem nur einseitig an die Bahnstrecke angebunden werden. Abstellgleise fehlen am Standort.

Die operative Machbarkeit in Bezug auf den Bahnbetrieb ist ungenügend. Es wäre nur eine einseitige Zufahrtsmöglichkeit zum DB-Netz am geplanten Standort möglich. Aufgrund des vorhandenen Taktverkehrs mit Personenzügen des SPNV auf
der eingleisigen Strecke (Stundentakt in beide Richtungen bei 40 Minuten-Fahrstrecke in der Zeit von ca. 5.30 bis ca. 23.20 Uhr) sind die Zeitfenster für zusätzlichen Güterverkehr auf der eingleisigen Strecke nur sehr schwierig einzuplanen. Die Streckenkapazität würde wegen der kurzen Zeitfenster mit freier Strecke wohl nicht ausreichen um zusätzlichen Güterverkehr aufzunehmen. Für die Personenzüge ist nur in Selbitz auf halber Strecke Begegnungsverkehr möglich. Die beiden gegenläufig verkehrenden Personenzüge können sich daher auf der Strecke während der Taktzeit nur in Selbitz annähernd zeitgleich begegnen, ohne größere Wartezeiten zu verursachen.


Zusätzliche Einschränkungen bestehen in Bezug auf den erforderlichen baulichen Aufwand für die Erschließung des Standortes (Erweiterung des bestehenden Gleisanschlusses der Westfalen AG, Erstellung von Abstellgleisen und eines Umfahrungsgleises, Errichtung des straßenseitigen Anschlusses an die B 173).

Alternative 4 (Schwingen an der Strecke 5100 Bamberg-Hof):


Die Anbindung an das Autobahnnetz (A 93 in ca. 12 km Entfernung und A 9 in ca. 20 km Entfernung) ist aufgrund der Entfernungen eingeschränkt. Lediglich die Anbindung an das regionale Straßennetz ist über die nahegelegene B 289 sehr gut.

Die Anbindung an die vorhandene Schieneninfrastruktur müsste an die zweigleisige Strecke Hof-Bamberg erst über einen Gleisanschluss hergestellt werden. Am Standort fehlen Abstellgleise.

Die operative Machbarkeit wäre sowohl hinsichtlich des Bahnterminals als auch des Terminalbetriebs am Standort ungenügend.

Aufgrund der Topographie kann eine Umschlaganlage hier wohl nur einseitig an die Bahnstrecke angebunden werden, d.h. nur einseitige Zufahrtsmöglichkeit zum DB-Netz. Züge aus Richtung Schwarzenbach kommend müssten auf der Hauptstrecke ausziehen, um über die dort zu erstellende Weichenanbindung die Anlage zu erreichen. Darüber hinaus wären ggf. zusätzliche sicherungstechnische Maßnahmen an der Strecke erforderlich (Anschlussweiche, Schutzweiche) um den störungsfreien Schienenpersonennahverkehr auf der Hauptstrecke zu gewährleisten. Die maximale waagerechte Gleisnutzungslänge beträgt lediglich 350m, ein Umfahrungsgleis wäre neben Abstellgleisen erforderlich.

Ergebnis:

Im Vergleich zwischen Planvariante und Alternativen ist eindeutig festzustellen, dass sich keiner der Alternativstandorte als eindeutig vorzugs würdig aufdrängt. Für die Planvariante sprechen die optimale schienenseitige und die gute bis sehr gute straßenseitige Anbindung des Standortes durch die Lage in der Nähe des Hauptbahnhofs in Hof. Der Standort ist direkt an die nach bzw. durch Hof führenden Eisenbahnstrecken angebunden. Als weitere Vorteile gegenüber den Alternativen sind die vorhandenen Abstellflächen für Schienenfahrzeuge im Umfeld der geplanten Anlage zu sehen. Denn erforderliche Zu- und Weiterführungen von weiter entfernten Abstellkapazitäten reduzieren die Flexibilität deutlich und erhöht die Abfertigungszeiten. Weitere Vorteile bestehen mit der weitgehend vorhandenen Erschließung und dem weitgehend ebenerdigen Baufeld mit großen Nutzflächen, da hier große Erdbewegungen im Gegensatz zu allen Alternativstandorten entfallen. Daneben ermöglicht die Planvariante im Vergleich zu den Alternativen auch die beste Einbindung in die laufenden Bahnbetriebe, da eine beidseitige Zufahrt vom und zum Netz der DB problemlos möglich sein wird. Der Ausbau findet auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofes Hof statt, so dass anders als bei den anderen Standorten nur wenige unbebaute Flächen einbezogen werden müssen. Ein weiterer Vorteil der Planvariante liegt in der unmittelbaren Nähe zur Zollabfertigung, was einen besonderen Vorteil im Rahmen der operativen Abwicklung des Terminalbetriebs in Bezug auf zu verzollende Ware bedeutet. Alternativen auf dem Vorhabengelände selbst drängen sich ebenfalls nicht auf und sind auch nicht naheliegend.

Um bei der Planvariante insbesondere in der Nachtzeit bei laufendem Betrieb die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einzuhalten sind Maßnahmen zum Schutz vor Lärmeinwirkungen und Betriebsbeschränkungen vorgesehen, die von der Planfeststellungsbehörde noch erweitert wurden. Die Alternativstandorte 2 und 4 scheiden für eine Umsetzung des Vorhabens aus, da hier neben den erforderlichen umfangreichen Erdbewegungen zur Freimachung des Baufeldes, des Aufwands für die Erschließung des Geländes und des großen Flächenbedarfs für einen neuen Standort die Anlage unmittelbar an benachbarte Ortsbereiche an grenzen würde. Damit würden bisher nicht vorbelastete Bereiche neu betroffen.


Der Alternativstandort 1 ist gegenüber der Planvariante deutlich schlechter geeignet, da hier ebenfalls umfangreiche Erdbewegungen zur Freimachung des Baufeldes erforderlich sind, ein erheblicher Aufwand zur Erschließung des Geländes besteht und ein erheblicher größerer Flächenbedarf zur Umsetzung des Projektes an einem neuen Standort erforderlich wäre.

Einzig bei den Umweltgesichtspunkten wäre der Alternativstandort 1 hinsichtlich der Lärmbelastungen als günstiger anzusehen, da die nächstgelegene Wohnbe-
bauung deutlich weiter entfernt liegen würde. Unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs mit Neuversiegelung und der Erdbewegungen wäre aber auch beim Kriterium der Umweltaspekte wohl die Planvariante gegenüber der Alternative 4 mindestens als gleichwertig anzusehen.


### 3.3.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

#### 3.3.2.1 Verbote

Das Vorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

#### 3.3.2.2 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Landschaftsschutzgebiete und weitere Schutzgebiete nach BNatSchG und BayNatSchG sind von dem Vorhaben ebenfalls nicht betroffen.


#### 3.3.2.3 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen...
oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsf orm en aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).


Aufgrund der im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 08.01.2014 (BVerwG, Beschluss v. 08.01.2014, Az. 9 A 4/13) zum Neubau der A 14 nördlich Collbitz (Sachsen-Anhalt) auf Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens ausgedehnten Bagatellgrenze bei Anwendung des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verliert in solchen Fallgestaltungen die (europarechtswidrige) Regelung des § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG an Bedeutung. Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens erfüllen danach das Tötungsverbot bereits tatbestandlich nicht, sofern, insbesondere in Verbindung mit Schutzmaßnahmen, kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht. Dies ist anzunehmen, wenn im gleichen Zeitraum ohne das Vorhaben natürlicherweise kein höheres Tötungsrisiko bestünde.

Die im Rundschreiben von 2013 dargelegte Notwendigkeit der Erteilung von artenschutzrechtlichen Ausnahmen aufgrund des „Freiberg-Urteils“ erübrigt sich daher, soweit sich die Beeinträchtigungen im Bereich der Bagatellgrenze im Sinne des
Urteils vom 08.01.2014 halten. Die zusätzliche Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist für Maßnahmen der Baufeldfreimachung künftig nur dann erforderlich, wenn das Tötungsrisiko für die geschützten Arten trotz der im zumutbaren Umfang vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht ist.


Das in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG enthaltene Beschädigungsverbot wird im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgelegt. Es können daher neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen.


3.3.2.4 Berücksichtigung der Naturschutzbelange


3.3.2.5 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.2.5.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe dazu § 14 BNatSchG) sind nur zulässig, wenn die in den naturschutzrechtlichen Bestimmungen vorgesehenen Rechtfertigunggründe vorliegen und wenn die hierfür geltenden naturschutzrechtlichen Grundsätze beachtet werden. Nach § 15 BNatSchG hat der Verursacher eines Eingriffs vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Auszugsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirkli-
Chung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf die Maßnahme nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

3.3.2.5.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigen Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage Nr. 13) und die Ausführungen unter C. 3.3.2.5.4 dieses Beschlusses verwiesen.

3.3.2.5.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Nachdem weitere Möglichkeiten zur Verringerung der Beeinträchtigungen nicht ersichtlich sind, verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken (Unterlage Nr. 13 Ziffer 4.3):

Vorübergehende Beeinträchtigungen während der Bauzeit:
- Verlust bzw. Beeinträchtigung von Lebensraum für Tiere und Pflanzen durch Bau- und Lagerflächen;
- Störung des Lebensraums an der Baustelle angrenzender Bereiche für Tiere aufgrund von Emissionen (Lärm u.ä.) und optischen Reizen durch Baufahrzeuge und -maschinen;
- Kollisionsgefahr durch Baufahrzeuge;
- Barrierewirkung für bodengebundene Tiere im Bereich der Baustelle.

Dauerhafte Beeinträchtigungen:
- Verlust von Lebensraum für Tiere und Pflanzen im Bereich der neu versiegelten bzw. teilversiegelten Flächen;
- Verlust von potenziellen Quartieren bzw. Brutplätzen durch Rodung bzw. Fällung von Gehölzen;
- Verlust von Bodenflächen durch Totalversiegelung (Gebäude, Straßen);
- Beeinträchtigung von Tieren durch Schallemissionen;
- Mögliche Kollisionsgefahr sowie Scheuch-, Stör- und Barrierewirkung für Vögel und Fledermäuse;
• Kleinräumige Barrierewirkung im Bereich der versiegelten Flächen für bodengebundene Tierarten.

3.3.2.5.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (einschließlich CEF-Maßnahmen), naturschutzrechtliche Abwägung


Im Wesentlichen sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die in der Unterlage Nr. 13 (Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans) unter Ziffer 4.4 und 4.5, Unterlage Nrn. 13.2 (LBP Maßnahmenkarten) und Unterlage Nr. 14 (Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung) ausführlich beschrieben werden:

• Aufwertung einer Fläche als Zauneidechsenlebensraum innerhalb des Vorhabengebiets mit Einzäunung (Auszugsmaßnahme A1 auch CEF) auf einer Fläche von ca. 3.220 m² durch Freistellung der Fläche von Pioniergebüschen um ca. 60-70% und Anlegung von geeigneten Eiablageplätzen, Sonnplätzen und Verstecken;
• Aufwertung einer Fläche als Zauneidechsenlebensraum innerhalb des Vorhabengebiets mit Einzäunung (Auszugsmaßnahme A2 auch CEF) auf einer Fläche von ca. 560 m² durch Auslichten der Gehölzbereiche und Anlegung von Sonnplätzen und Verstecken;
• Wiederherstellung einer Fläche als Zauneidechsenlebensraum und Verbindungskorridor zwischen benachbarten Zauneidechsenhabitaten innerhalb des Vorhabengebiets mit Einzäunung (Ersatzmaßnahme E1 Artenschutz) auf einer Fläche von ca. 560 m² nach Abschluss der Bahnanflächenrückbauarbeiten durch Anlage von Eiablageplätzen, Sonnplätzen und Verstecken;
• Aufwertung eines ehemaligen Kleingartengeländes als Zauneidechsenlebensraum außerhalb des Vorhabengebiets (Auszugsmaßnahme A3 auch CEF) auf einer Fläche von ca. 20.830 m² durch Mahd des Großteils der noch Ge-
hölzfreien Fläche, Freistellung der stärker bewachsenen Teile auf ca. 60-70% von Pioniergebüschen, abschieben von Teilen des Oberbodens, Anlegung von geeigneten Eiablageplätzen, Sonnplätzen und Verstecken sowie Einäumung nach Norden in Richtung des Vorhabengebietes zur Verhinderung der Rückwanderung zum Vorhabengebiet;

- Entseiegelung einer Parkplatzfläche und Aufwertung als Zauneidechsenlebensraum außerhalb des Vorhabengebietes (Ausgleichsmaßnahme A4 auch CEF) auf einer Fläche von ca. 2.660 m² durch Anlegung von Eiablageplätzen und Verstecken mit Einäumung entlang der Straße zum Schutz vor Überfahren;

- Umgestaltung eines Teils der Kuppe östlich des Schollenteichs mit Aufwertung als Zauneidechsenlebensraum außerhalb des Vorhabengebietes (Ausgleichsmaßnahme A5 auch CEF) auf einer Fläche von ca. 1.370 m² durch Rodung der Fläche und teilweisen Oberbodenabtrag, Erhalt des Gehölzstrei-fens an der Straße und Einäumung zur Straße, um ein Abwandern zu verhinder;

- Aufhängen von mindestens 30 für Fledermäuse und 20 für den Feldsperling geeignete Nistkästen im weiteren Umfeld des Vorhabens (Ausgleichsmaßnahmen A6 und A7 auch CEF);

- Waldrandgestaltung an einer Forstfläche und angrenzende extensive Wiesenmähd (westliche Teilfläche) sowie ergänzende Heckenpflanzung und Entwicklung eines artenreichen Krautsaums um die Hecke auf einer angrenzenden landwirtschaftlichen Fläche (östliche Fläche) an der Frauenlobstraße außerhalb des Vorhabengebiets (Ersatzmaßnahme E2) auf einer Gesamtfläche von ca. 4.080 m²;

- Gehölzfreistellung im Steinbruch Teufelsberg/Mühleite (Teilbereich Nord) sowie Neuschaffung von mageren Böschungen und extensive Wiesenmähd der Fläche und Neuanlage von Böschungen im Bereich Teufelsberg/Mühleite (Teilbereich Süd) außerhalb des Vorhabengebiets (Ersatzmaßnahme E3) auf einer Gesamtfläche von ca. 4.620 m²;

- Heckenpflanzung sowie Schaffung eines Zauneidechsenlebensraums durch Oberbodenabtrag und extensive Wiesenmähd im Bereich Flöhbühl außerhalb des Vorhabengebiets (Ersatzmaßnahme E4) auf einer Fläche von ca. 5.460 m².

Die Untere Naturschutzbehörde bei der Stadt Hof hat bestätigt, dass die Eingriffe im Rahmen des Ausbauvorhabens durch die vorgesehenen Ausgleichs- Schutz-Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A. 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen als minimiert und vollständig ausgeblichen angesehen werden können, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet sein wird.

3.3.3 Bautechnik

§ 4 Abs. 3 AEG verpflichtet die Eisenbahnen u. a. dazu, ihren Betrieb sicher zu führen und Eisenbahinfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Die unter A. 3.2.1 - 3.2.23, sowie A. 3.2.26 und 3.2.27 verfügten Nebenbestimmungen dieser Planfeststellung dienen der Gewähr der Einhaltung dieser Anforderungen und sind hierzu auch erforderlich; auf sie kann nicht verzich-tet werden. Den Vorhabenträger weniger belastende Maßgaben würden die verfolgten Zwecke bzw. Ziele nicht in gleichwertiger Weise erreichen können.

Die Nebenbestimmungen zur Abnahme unter A. 3.2.24 und A. 3.2.25 beruhen auf § 5a Abs. 1 AEG.
3.3.4 Gewässerschutz

Das Wasserwirtschaftsamt Hof und die Stadt Hof (Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft) wurden im Vorfeld der Planung und im Verfahren beteiligt. Bei Berücksichtigung der Nebenbestimmungen unter A.3.3 bestehen aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Die Beseitigung des Niederschlagswassers und des anfallenden Schmutzwassers aus dem Vorhabenbereich erfolgt ausschließlich über Kanalanbindungen. Eine Direkteinleitung in Oberflächengewässer erfolgt nicht. Für die Einleitung in die städtischen Kanäle ist die Zustimmung der Stadt Hof nach der Entwässerungssatzung (EWS) der Stadt für die öffentliche Entwässerungsanlage erforderlich.

Die geplanten Anlagen zur Grundstücksentwässerung entsprechen den Vorgaben der Entwässerungssatzung (EWS). Die Zustimmung nach § 10 Abs. 2 der EWS zur Zulassung der Grundstücksentwässerungsanlagen wurde von der Stadt erteilt.

Das geplante Rückhaltevolumen nach dem Ausbau entspricht mit 362 m³ in etwa einem 10-jährigen Regenereignis ohne Überstau im Kanalnetz.

Für den Betrieb des Ölabscheiders wurde ebenfalls die Zustimmung durch die Stadt Hof nach der EWS unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen erteilt. Das Wasserwirtschaftsamt Hof hat die Unterlagen für den Ölabscheider ebenfalls geprüft und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen unter A.3.3 keine Bedenken erhoben. Die Genehmigung nach § 58 Abs. 1 WHG kann unter diesen Voraussetzungen erteilt werden.

3.3.5 Immissionsschutz

Das genehmigte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärm- und Erschütterungs- schutzes unter Beachtung der Auflagen unter A. 3.4 vereinbar.

Es werden organisatorische, technische und bauliche Lärmreduktionsmaßnahmen festgesetzt.

3.3.5.1 Rechtlicher Rahmen

Immissionsschutzrechtlich handelt es sich um eine immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungspflichtige Anlage nach § 22 BImSchG.

3.3.5.1.1 Maßgeblichkeit der TA Lärm

Der Containerterminal ist als gewerbliche Anlage nach dem Bundesimmissions schutzgesetz (BImSchG) anzusehen. Zur Beurteilung der Lärmimmissionen aus seinem Betrieb ist die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) heranzuziehen. Für die Beurteilung der Bauphase ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) einschlägig; hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.5 verwiesen.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen aus dem Betrieb des Güterverkehrsterminals erfolgt demnach auf Grundlage von § 22 BImSchG. Denn es handelt sich nicht um eine immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlage nach § 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV).

Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind die für den Containerumschlag erforderlichen Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen ver-
hindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift zählen auch Geräusche, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 und 2 BImSchG).


Die TA Lärm legt ein einheitliches Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren zur Feststellung der maßgeblichen Geräuschkenngrößen und Immissionsrichtwerte als Zumutbarkeitsmaßstab fest. Diese sind auch bei der Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Prüfung von Anträgen auf öffentlich-rechtliche Zulassungen nach anderen Vorschriften zu beachten (Nr. 1 Abs. 3 b) aa) TA Lärm.


### 3.3.5.1.2 Abgrenzung zur Verkehrsstimmverordnung (16. BImSchV)

Die Verkehrsstimmverordnung (16. BImSchV) ist dagegen gemäß § 1 der Verordnung nicht anwendbar.


Nach der vorliegend angewandten TA Lärm liegen die Immissionsrichtwerte in allen Gebietskategorien bei niedrigeren Beurteilungspiegeln, etwa in Mischgebieten bei lediglich 60 dBA am Tag und 45 dBA in der Nacht. Das bedeutet insbesondere für die Beurteilung des Nachtbetriebs des Güterverkehrszentrums, dass die Anwendung der TA Lärm mit dem um 9 dBA niedrigeren Beurteilungspegel dem
Güterverkehrszentrum erheblich höhere Beschränkungen auferlegt, als dies bei Anwendung der 16. BImSchV der Fall wäre.

Zudem enthält die 16. BImSchV, anders als die TA Lärm, kein zusätzliches Spitzenpegelkriterium zur Beschränkung von einzelnen kurzfristigen Geräuschspitzen.

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist außerdem nicht eröffnet. Konsequenterweise haben die beiden Fachstellen, die Immissionsschutzbehörden der Stadt Hof sowie der Regierung von Oberfranken, das Vorhaben auch einheitlich nach der TA Lärm beurteilt.

Die 16. BImSchV gilt im Bereich des Eisenbahnrechts nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen, vgl. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV.

Zu den Nebenbetrieben und Nebenanlagen der Eisenbahn, die nicht unter den Begriff des Schienenweges im Sinne des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV fallen, gehören Güterbahnhöfe und Verlade- und Umschlaganlagen. Sie sind als Anlagen i.S.v. § 3 Abs. 5 BImSchG einzustufen, so dass sie materiell-rechtlich an den Anforderungen des § 22 Abs. 1 BImSchG zu messen sind (vgl. hierzu Präsidualverfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 19.02.2009 zu Betriebsanlagen der Eisenbahn sowie Jarass, Kommentar zum BImSchG, 10. Auflage 2013, § 41 Rn. 19 m.w.N.).

Soweit vorliegend das Anbringen von Abbiegespuren bzw. Erschließungsgleisen geplant ist, handelt es sich weder um den Bau noch um die wesentliche Änderung von Schienenwegen i.S.v. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV.


Im Bereich des Güterverkehrszentrums (GVZ) befanden sich außerdem bis ins Jahr 2001 mehrere Weichen und die Gleise 223 bis 228. Es befanden sich dort demnach schon Gleise, die zum Zwecke der bisherigen Nutzung des GVZ seinerzeit zurückgebaut wurden, wie sich aus dem Bescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 07.05.2001 Az. 62132 Pap (O-5100-127) ergibt (Planverzicht). Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgte nicht.

Es handelt sich weiterhin auch weder um die bauliche Erweiterung von durchgehenden Gleisen noch um einen erheblichen baulichen Eingriff in die Substanz der vorhandenen Schienenwege i.S.v. § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV. Soweit § 1 Abs. 2 der 16. BlmSchV einen erheblichen baulichen Eingriff voraussetzt, scheitert dies bereits daran, dass die vorhandene Schieneninfrastruktur am Bahnhof Hof durch das Vorhaben weitestgehend unverändert bleibt.

Darüber hinaus sind vorliegend die zusätzlichen Tatbestandsmerkmale nicht gegeben. Nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BlmSchV setzt die Anwendbarkeit der Verkehrslärmverordnung voraus, dass durch einen erheblichen baulichen Eingriff von Schienenwegen der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrswegs ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Durch die Erhöhung der auf den Containerterminal-Erschließungsgleisen hinzukommenden Zugbewegungen tritt weder eine Erhöhung des Schienenverkehrs- lärmpegels um 3 dB(A) ein, noch werden Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht.

Im Containerterminal können pro Verkehrstag vier Züge abgewickelt werden, worin die bereits derzeit pro Verkehrstag dort abgewickelten ein bis zwei Züge bereits enthalten sind, vgl. Betriebsbeschreibung, deren Beschränkungen unter A. 3.4.9 verbindlich festgesetzt werden.

Infolge dieser künftig maximal 4 Züge pro Tag, die zudem mit entsprechend geringer Geschwindigkeit in den Containerterminal-Bereich hinein und hinaus bewegt werden, ergibt sich eine Beurteilungspegel-Erhöhung des von über 300 Zügen pro Tag der Deutschen Bahn verursachten Schienenverkehrslärms, die im Bereich von wenigen Hunderstel dB(A) liegt, also marginal ist und weit entfernt von den erfordernlichen zusätzlichen 3 dB(A).

Erst Recht liegen angesichts niedrigerer Beurteilungspegel vorliegend nicht die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vor, wonach der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht werden muss.

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist also vorliegend nicht eröffnet. So weit im Anhörungsverfahren die Einhaltung der 16. BImSchV gefordert wurde, ist dieser Einwand demnach als unberechtigt zurückzuweisen.


Ergänzend ist weiterhin festzuhalten, dass die Geräuschimmissionen des durch den Containerterminal hervorgerufenen Fahrbewegungen auf der Schiene ordnungsgemäß nach den Kriterien der TA Lärm (Ziff. 7.4 der TA Lärm) abgearbeitet und beurteilt wurden (vgl. Kapitel 6.5 des Lärmgutachtens und unten unter C. 3.3.5.2.1). Diese Geräusche fallen also keineswegs dadurch, dass sie nicht an der 16. BImSchV gemessen werden, aus der Beurteilung heraus. Die Vorgaben von Ziff. 7.4 der TA Lärm führen – verglichen mit der Beurteilung allgemeiner Verkehrsgeräusche nach der 16. BImSchV – vielmehr zu einer erheblich strengeren Bewertung der unmittelbar der Anlage zuzurechnenden Fahrzeuggeräusche (Feldhaus/Tegeder, in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Band 4 TA Lärm, Ziff. 7.4 TA Lärm Rn. 35 unter Verweis auf die höchststricherliche Rechtsprechung).

Dass die 16. BImSchV vorliegend nicht anzuwenden ist, bedeutet auch nicht, dass die von der bestehenden Bahnstrecke ausgehenden Schienenverkehrsimmissionen unberücksichtigt bleiben.


3.3.5.1.3 Vorgaben der TA Lärm

Ziff. 4 der TA Lärm regelt die allgemeinen Grundsätze für die Prüfung nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen. Nach Ziff. 4.1 sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass
a) **schädliche Umwelteinwirkungen** durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung vermeidbar sind, und

b) nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung **unvermeidbare** schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein **Mindestmaß beschränkt** werden.

Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach Ziff. 4a der TA Lärm ist in der Regel sichergestellt, wenn der Beurteilungspegel als Summenpegel von Vorbelastung durch bestehende Anlagen und Zusatzbelastung durch die zu beurteilende Anlage den gebietsabhängig festgelegten Immissionsrichtwert (IRW) nicht überschreitet und der Maximalpegel den Immissionsrichtwert am Tag um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreitet.

Die TA Lärm enthält in Ziff. 6 folgende Immissionsrichtwerte. Dabei macht die Bezeichnung als „Richt“werte deutlich, dass bei besonderen Umständen Abweichungen nach oben oder unten zulässig und geboten sein können, vgl. auch Ziff. 3.2.2 der TA Lärm.

Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel betragen für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden:

a) in Industriegebieten 70 dB(A),

b) in Gewerbegebieten tags 65 dB(A) und nachts 50 dB(A),

c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A)

d) in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A),

e) in reinen Wohngebieten tags 50 dB(A) und nachts 35 dB(A),

f) in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten tags 45 dB(A) und nachts 35 dB(A).

Ziff. 6.4 enthält die maßgeblichen Beurteilungszeiten:
1. tags 06.00 – 22.00 Uhr
2. nachts 22.00 – 06.00 Uhr

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Mit der ausdrücklichen Bezeichnung als Richtwerte sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass es sich nicht um strikte Grenzwerte handelt, die eindeutig die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm markieren (Hansmann, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Ziff. 6 TA Lärm Rn. 2 mit Verweis auf die amtliche Begründung).

Ziff. 3.2.2 der TA Lärm regelt die ergänzende Prüfung im Sonderfall, wonach etwa eine besondere Standortbindung der zu beurteilenden Anlage zu einer abweichenden Beurteilung führen kann.

Der jeweilige Beurteilungspiegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel und ggf. aus Zuschlägen für Impulshaltigkeit und für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit, vgl. Ziff. 2.10 TA Lärm.

3.3.5.2 Schalltechnische Untersuchung


Die Stadt Hof hat als untere Immissionsschutzbehörde die Schalltechnische Untersuchung geprüft. Hierzu wurde ein Gutachten des Bayreuthers Büros IBAS vom 02.06.2014 im Auftrag der Stadt Hof erstellt. Der technische Umweltschutz kommt in seiner Stellungnahme zu dem Schluss, dass die Schalltechnische Untersuchung des Vorhabenträgers im Wesentlichen vollständig und richtig ist. Das Büro IBAS hat u.a. die im Schallgutachten angesetzten Emissionswerte auf Basis eigener Messungen an vergleichbaren Einrichtungen verifiziert und die Ausbreitungsberechnungen und die dabei verwendeten Richtlinien auf Plausibilität überprüft. Es kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass die Berechnungsgrundlagen, Emissionswerte der Schallquellen und die Ausbreitungsberechnungen entsprechend den heranzuziehenden Normen und Richtlinien erfolgen und aus fachtechnischer Sicht als nachvollziehbar und plausibel einzustufen sind.

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken (Technischer Umweltschutz) hat ebenfalls Stellung zu dem Vorhaben genommen und hat bestätigt, dass die Schalltechnische Untersuchung hinsichtlich der Grundlagen der Berechnung, der Emissionswerte und der Ausbreitungsberechnung als nachvollziehbar und plausibel zu beurteilen sind. Auch die Aussagen des Gutachters bezüglich der Tektur wurden als nachvollziehbar und plausibel beurteilt. Demnach wird durch die Planänderung eine neue oder stärkere Betroffenheit von Privaten nicht ausgelöst.

Die Planfeststellungsbehörde hat die entsprechenden Stellungnahmen berücksichtigt, verbleibende Fragen einer Klärung zugeführt und schließt sich der fachlichen Einschätzung der unteren und der höheren Immissionsschutzbehörde an.

3.3.5.2.1 Schallemissionsdaten

Berücksichtigung fanden im Rahmen der Immissionsprognosen die Anlagengeräusche des Containerterminals, der vorhabenbedingte Ziel- und Quellverkehr, die gewerbliche Vorbelastung sowie - insoweit über den regulären Untersuchungsumfang der TA Lärm hinausgehend - zum Zwecke einer Gesamtlärmbeurteilung auch der vorhabenunabhängige Schienenverkehrslärm im Bahnhofsumfeld.
Reachstacker und Portalkräne

Die Schallemissionen der Reachstacker auf dem Gelände, deren Einsatz nur zur Tagzeit vorgesehen ist, sowie der Portalkräne wurden im Lärmgutachten auf Basis von Messungen an vergleichbaren Anlagen berücksichtigt. Die Überprüfung durch das Büro IBAS, das sich die untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Hof als Fachbehörde anschließt, bewertet die messtechnische Ermittlung der Schallemissionen der einzelnen Teilvorgänge als jeweils fachtechnisch korrekt und nachvollziehbar und die im Gutachten angenommenen Einsatzzeiten als plausibel.


Im Anhörungsverfahren wurde in diesem Zusammenhang unter Verweis auf die relativ hohe Streuung der beim Containerumschlag auftretenden Impulsschalleistungen gefolgt, dass die Geräusche also besonders weit getragen würden und es wegen dieser eingeräumten hohen Streuung realistisch sei, dass weit mehr und weit höhere Lärmbetroffenheiten von Wohnbereichen des Bahnhofsviertels als gutachterlich angenommen zu befürchten seien. Hierzu ist klarzustellen, dass sich der Begriff der Streuung nicht auf den räumlichen Umgang bezieht, sondern auf den Umfang der ermittelten Impulsschalleistungen. Dieser reicht von leiseren zu lauten Lärmwerten.

Betriebsbezogene Fahrzeuggeräusche

Ziff. 7.4 der TA Lärm enthält Vorgaben für die Berücksichtigung von Verkehrsgeräuschen auf Straßen und Schienen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen. Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen und zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Anlagengeräuschen bei der Ermittlung der Zusatzeinwirkung zu erfassen und zu beurteilen. Ziff. 7.4 der TA Lärm nennt einen räumlichen Umgriﬀ von 500m vom Betriebsgrundstück. Über die Vorgabe von Ziff. 7.4 der TA Lärm hinaus wurden vorsorglich nach Vorabstimmung mit der Planfeststellungsbehörde auch die Auswirkungen des vorhabenbedingten Ziel- und Quellverkehrs außerhalb eines Abstandes von 500m vom Betriebsgelände mit untersucht.

Schiene

Als anlagenbezogener Ziel- und Quellverkehr wurden in Bezug auf die Schiene 4 Ganzzüge pro Verkehrstag angesetzt, da in der geplanten Anlage bis zu 4 Ganzzüge pro Verkehrstag abgewickelt werden können. Diese Anzahl wurde unter A. 3.4.9 als verbindliche Obergrenze verfügt. Zur Nachtzeit wurde unter A. 3.4.4 verpflichtend verfügt, dass hiervon nur die Abwicklung eines Zuges und eine weitere Ein- oder Ausfahrt zulässig ist. Die zulässige Obergrenze von 4 Ganzzügen pro Verkehrstag schließt die Züge ein, die bereits bisher am Terminal abgewickelt werden. Soweit eingewendet wird, durch das Erweiterungsvorhaben würden zusätzlich vier weitere Güterzüge in Hof ankommen, ist deshalb darauf hinzuweisen, dass bereits bisher ein bis zwei Züge pro Verkehrstag am bestehenden Terminal abgewickelt werden, und nach der Erweiterung einschließlich der Zugzahlen aus dem bisherigen Betrieb insgesamt höchstens vier Züge abgewickelt werden dür-


Angesichts dieser Zahlen wird ersichtlich, dass die 4 Züge, die pro Verkehrstag auf das Terminal entfallen, offensichtlich nicht zu einer Änderung des Gesamtpegels führen können, sondern sich der Schienenverkehrslärm lediglich im Bereich weni

Soweit die Erhöhung des Schienenverkehrslärms auf zusätzliche Rangierbewegungen und Zugteilungen, die durch den Terminalbetrieb erforderlich werden, zurückgeführt wird, ist auf Folgendes hinzuweisen: Im Terminal werden keine einzelnen Waggons neu zusammengesetzt. Die Zugbearbeitung erfolgt laut der unter A. 3.4.9 festgesetzten Betriebsbeschreibung dergestalt, dass ein Zug im Terminal geteilt und sowohl im Tag- als auch im Nachtbetrieb auf 2 Gleise verteilt wird. Ein Zug wird einmal getrennt und anschließend wieder einmal zusammengesetzt. Es handelt sich demnach gerade nicht um einen Rangierbahnhof, der sich dadurch auszeichnet, dass in ihm in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet und zerlegt werden. Die Trennung eines Zuges in zwei Hälften bzw. die Zusammensetzung eines geteilten Zuges für die gemeinsame Weiterfahrt von zwei Züge teilen ist ein Vorgang, der auch im Schienenpersonenverkehr gängig ist. Soweit die bei-
den Zugteile im Terminalbetrieb auf die Gleise verteilt werden, erfolgt dies aus eis-
chenbahnbetriebstechnischen Zwängen bei geringer Geschwindigkeit durch ein Hi-
neinschieben bzw. Hineinziehen auf die Abfertigungsgleise und nach Abferti-
gung durch ein entsprechendes Hinausbewegen bei geringer Geschwindigkeit. Be-
Im Vergleich dieses Vorgangs etwa mit dem Schienenverkehrslärm eines den Bahnhof Hof bei hoher Geschwindigkeit passierenden Güter- oder Personenzugs, macht dies das lärmtechnische Ergebnis augenfällig, dass sich der Gesamtpegel des Schienenverkehrs durch den vorhabenbezogenen Schienenverkehr nicht rele-
vant erhöht.

Straße
Als anlagenbezogener Ziel- und Quellverkehr wurde für den Endausbauzustand bei Vollauslastung des Terminals die Abwicklung von ca. 290 Lkws pro Verkehrs-
tag (24h) angesetzt. Nachdem derzeit am bestehenden Containerterminal pro Ver-
kehrstag ca. 190 Lkw abgewickelt werden, wird durch den Ausbau des Terminals langfristig mit einem Mehrverkehr von ca. 100 Lkw pro Tag zu rechnen sein (je-
weils An- und Abfahrt). Dabei konzentriert sich der Lkw-Verkehr auf die Tagzeit. Nachts dürfen entsprechend der Verfügung unter A. 3.4.4 maximal 5 An- und Ab-
fahren von Lkw in der Stunde stattfinden.

Für die Geräuschemission der Lkws während der Fahrt auf dem Betriebsgelände wurde ein durch mehrere Messungen verifizierter Schalleistungspegel für eine Fahrtgeschwindigkeit von 20 km/h in Ansatz gebracht. Dies liegt nach der Über-
prüfung der unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Hof durch das Büro IBAS nach der Erfahrung des Büros und im Vergleich mit dem üblichen lärmbezoge-
nen Schalleistungspegel für den Fahrbetrieb von Lkw auf der schalltechnisch siche-
ren Seite. Zusätzlich wurden Schallemissionen für das Leerlaufgeräusch bzw. Rangievorgänge der Lkw berücksichtigt, obwohl aufgrund des Betriebslayouts (Einbahnstraßenregelung auf dem Betriebsgelände) ein Rangieren der Lkw an sich nicht erforderlich ist. Die entsprechenden Ansätze stammen aus einer ein-
schlägigen und aktuellen Studie, dem Technischen Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren der hessischen Landesanstalt für Umwelt und sind statistisch abgesichert.

Im Anhörungsverfahren wurde vorgebracht, die nächtlichen Lkw-Rangiertätigkeiten seien nicht ausreichend berücksichtigt und die gemachten Annahmen hinsichtlich der Geschwindigkeit der Lkw-Bewegungen seien unrichtig, so dass eine erneute Schallberechnung mit geänderten Eingangsparametern zu erstellen sei. Diese Be-
denken werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Die Ausführungen des Vorhabenträgers, dass eine höhere Fahrgeschwindigkeit der Lkw auch bei Zeitdruck auf der Anlage aufgrund des Betriebslayouts nicht anzunehmen ist und zudem bereits im Hinblick auf die Sicherheit des Anlagenbetriebes und aus Grün-
den des Arbeitsschutzes nicht überschritten werden darf, sind für die Planfeststel-
lungsbehörde plausibel. Zur Sicherstellung des Emissionsansatzes wird unter A. 3.4.8 die Höchstgeschwindigkeit für Lkw-Fahrten auf dem auf 20 km/h festge-
setzt und dem Betreiber diesbezüglich eine Überwachungspflicht auferlegt.

Das Mehraufkommen von 100 Lkw-Bewegungen durch den Ausbau des Terminals käme auf Grundlage des Generalverkehrsplans der Stadt Hof für die Bundesstra-
ße B 15 einer Zunahme der Verkehrsgeräusche um 0,1 dB(A) gleich, so dass die Zunahme weit unter der in Ziff. 7.4 der TA Lärm genannten Steigerung von 3 dB(A) liegt.

Denn das Verkehrsaufkommen im dortigen Bereich wird wesentlich durch den Verkehr auf der B 15 geprägt (siehe Schalltechnische Untersuchung Seite 55 /56). Im Bereich um die Einmündung der Wunsiedler Straße wurde hier bereits 2008 ein
DTV-w (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags) von rund 25.000 Kfz/24h ermittelt, wobei der SV-Anteil (Schwerverkehr = Lkw, Busse, etc.) bei über 2.000 SV/24h lag. Die Steigerung um bis zu 100 LKW fällt demgegenüber kaum ins Gewicht.

Gewerbliche Vorbelastung
Wie von der TA Lärm vorgesehen wurde die gewerbliche Vorbelastung durch andere Anlagen, die in den Regelungsbereich der TA Lärm fallen, in Ansatz gebracht und zwar, auch insoweit richtig, allein für die kritische Nachtzeit. Denn die vom Tagbetrieb des Containerterminals verursachten Immissionen unterschreiten die jeweiligen Tagesrichtwerte deutlich bis sehr deutlich und mindestens um 6 dB(A), so dass gemäß Ziff. 3.2.1 Abs. 5 der TA Lärm eine detaillierte Betrachtung der gewerblichen Vorbelastung für die Tageszeit nicht erforderlich war und sich die Betrachtung auf die Nachtzeit beschränken konnte. Konkret wurde die neue Werkhalle der DB Regio sowie das südlich davon befindliche Bahnbetriebswerk der DB Regio, in dem Wartungsarbeiten an Regionalzügen durchgeführt werden, sowie die benachbarte Spedition berücksichtigt.

Verkehrsdaten der DB für den vorhabenunabhängigen Schienenverkehr


Die Eingangsdaten stammen vom Bundesverkehrsministerium. Nachdem die Zahlen im Anhörungsverfahren in Frage gestellt wurden, soll die Genese der Zahlen durch das Bundesverkehrsministerium im Folgenden näher erläutert werden.

Zugparametern (z. B. durchschnittliche Lasten und Länge von Güterzügen) ba-
siert.

Der Bundesverkehrswegeplanung 2003 und der gesetzlichen Bedarfsfeststellung
2004 lag eine Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen, bezogen auf
das Jahr 2015, zugrunde, deren Kernstück deutschlandweite räumliche Verflech-
tungsmatrizien im Personen- und im Güterverkehr bilden. Diese Prognose über die
zukünftige Verkehrsentwicklung ist gemäß dem in § 4 Satz 1 BSWAG enthaltenen
Prüfauftrag im Jahr 2010 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung überprüft worden. In dem Bericht „Ergebnisse der Überprüfung
der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen“ vom
11. November 2010 wurden die wichtigsten Ergebnisse dieser Überprüfung darge-
legt. Die Überprüfung erfolgte nach der Bewertungsmethode der Bundesver-
kehrswegeplanung und wurde auf Basis der Verkehrsprognose für 2025 sowie mit
aktualisierten Bewertungsansätzen durchgeführt. Die Ergebnisse der Überprüfung
des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege sind im Abschlussbericht vom No-
vember 2010 zusammengefasst. Die dort ermittelten Daten haben wiederum Ein-
gang in die Verkehrsprognose 2025 gefunden, auf die die Schalltechnische
Untersuchung Bezug nimmt. Die Zahlen wurden der DB Netz AG als Grundlage al-
lr weiteren Planungen durch das BMVBS zur Verfügung gestellt.

Die Verkehrsprognose wurde zum Zeitpunkt ihrer Erstellung mit den zur Verfügung
stehenden Erkenntnismitteln methodengerecht erstellt.

In Bezug auf den konkreten Einwand, die in der Vergangenheit bewegte Tonnage
hätt sich im Zeitraum von 1950 bis 2013 lediglich um 85 % gesteigert, ist außer-
dem festzustellen, dass Zahlen aus diesem Zeitraum von vornherein nicht geeig-
net sind, Aussagen für Zukunft zu treffen. Die Rahmenbedingungen waren 1950
gänzlich andere als heute. So waren etwa im Zeitraum vor der Deutschen Einheit
die Verkehre eingeschränkt. Aktuell ist die Strecke von Norden nach Hof bereits
elektrifiziert, die weitere Elektrifizierung der Strecke ist geplant. Eine E-Lok als
Triebfahrzeug ist leistungsfähiger als eine Diesel-Lok. Zudem haben sich die Ver-
kehrsverhältnisse verschoben und werden sich künftig verschieben.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass einer Prognose eine gewisse Unsicherheit
aufgrund ihrer Zukunftsgerichtetheit immanent ist.

Der Einwand, der Schienenverkehrsärm werde nicht berücksichtigt, ist nicht ge-
rechtfertigt. Der vorhabenunabhängige Schienenverkehr wird im Rahmen der Ge-
samtlärmbetrachtung in Ansatz gebracht und der vorhabenbedingte
Schienenverkehr im Rahmen der des anlagenbezogenen Ziel- und Quellverkehrs
i.S.v. Ziff. 7.4 der TA Lärm. Nach der TA Lärm sind bei der immissionsschutzrecht-
lichen Beurteilung der Anlage dieser nur Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsge-
lände, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, zuzurechnen.
Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen bleiben unberücksichtigt.
Diese Vorgehensweise ist daher nicht zu beanstanden.

3.3.5.2.2 Schallausbreitungsberechnung

Bei Straßen- und Schienenlärm bildet die Berechnung von Lärmimmissionen die
wesentliche Grundlage für die Lärmvorsorge sowie den Anspruch auf Lärmminde-
rungsmaßnahmen. Die Berechnung ist im Gegensatz zu Messungen unabhängig
gegenüber zufälligen Einflüssen, wie z.B. Witterungsverhältnissen und betriebli-
chen Besonderheiten zum Messzeitpunkt.
Berücksichtigung von Zuschlägen

Die Schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die Vorgaben der TA Lärm, wonach für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit, etwa an Sonn- und Feiertagen, zum Schutz ein Zuschlag zu berücksichtigen ist gemäß der Vorgabe der Ziff. 6.5 der TA Lärm. Weiterhin wird der Zuschlag wegen Impulshalligkeit von Geräuschen berücksichtigt, hier geht es insbesondere um die impulshalligen Geräusche beim Containerhandling. Diese Zuschläge sind in die Beurteilungspegelbildung eingeflossen.

Abschirmwirkung der Container

Der Gutachter ging in seinem akustischen Modell für die Abstrahlung der Geräusche des Containerumschlags von einer teilweisen und geringfügigen Abschirmwirkung der in Bodennähe entstehenden Stoßgeräusche beim Containerhandling durch die auf dem Terminalgelände befindlichen Container um bis zu 2 dB(A) aus. Von Seiten der unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Hof wurden diesbezüglich keine Bedenken geäußert. Das von der Stadt beauftragte Büro IBAS beurteilt den Ansatz der Abschirmwirkung aus fachtechnischer Sicht als realistisch. Lediglich bei weitgehend leeren Lagerflächen könnten sich geringfügige Änderungen ergeben, die sich jedoch allenfalls marginal auswirken könnten, so dass die Ausbreitungsberechnung plausibel sei. Um dennoch diese von der zufälligen Verteilung der auf dem Gelände abgestellten Container abhängige Pegelminderung mindestens sicherzustellen und in Richtung des nördlich gelegenen Bahnhofsviertels noch zu verbessern, hat SG 50 der Regierung von Oberfranken die Festlegung einer Containerstapelwand während der Nachtzeit als Auflage angeregt. In Abstimmung mit der Regierung von Oberfranken hat die Planfeststellungsbehörde unter Ausschöpfung der technischen und betrieblichen Möglichkeiten folgende Ausführung gefordert und so auch im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt:

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, für die Nachtzeit jeweils die äußerste Containerreihe in Richtung Gleis 222 als „mobile Lärmschutzwand“ zu nutzen. Es ist sicherzustellen, dass diese Containerreihe in Höhe von zwei Containern und auf der Länge des nächtlichen Arbeitsbereichs zuzüglich einer Containerlänge Überstand auf östlicher Seite während der gesamten Nachtzeit kontinuierlich errichtet ist. Weiterhin ist geregelt, dass sich das Videomonitoring auf das Vorhandensein dieser Containerstapelwand während der Nachtzeit bezieht.


Diese Maßnahme ergänzt die Betriebsbeschränkungen zur Nachtzeit unter A. 3.4.4 und grenzt den nächtlichen Arbeitsbereich zum gegenüberliegenden nörd-
lichen Bahnhofsviertel hin ab. Denn zur Nachtzeit darf das in Richtung nördliches Bahnhofsviertel außen liegende Gleis 222 nicht mehr betrieben werden, sondern nur die beiden innenliegenden Terminalgleise, vgl. Festsetzung unter A. 3.4.4.


Bodeneffekt


Berücksichtigung örtlicher Geländegegebenheiten


Windstatistik

Das Büro IBAS bestätigte u.a., dass die Ausbreitungsberechnung die Windverhältnisse ordnungsgemäß berücksichtigt worden sind. Insoweit ist die Windstatistik für die Station Hof-Hohensaas im langjährigen Mittel von 1991 bis 2010 des Deutschen Wetterdienstes eingeflossen. Vor diesem Hintergrund vermag die Planfeststellungsbehörde dem Einwand, die Verbreitung von Schall durch Wind würde unterschätzt, nicht zu folgen.

Immissionsorte


Kein weiterer Aufklärungsbedarf

Substantiierte Einwendungen wurden über die dargestellten Punkte hinaus im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb

Hinsichtlich weiterer Ausgangsdaten der Lärmberechnung wird daher auf die Unterlage 16 verwiesen.

**3.3.5.3 Gebiete im Einwirkungsbereich**


**3.3.5.3.1 Maßstab für die Schutzbedürftigkeit**


Nach Ziff. 6.7 der TA Lärm liegt eine sog. Gemengelage vor, wenn gewerblich, industriel oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte Gebiete an zum Wohnen dienende Gebiete angrenzen. In dieser örtlichen Situation können die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden.

Das Gelände des Containerterminals liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs unmittelbar südlich gegenüber dem Hofer Hauptbahnhof.


Die Schutzwürdigkeit nachfolgender Bereiche ist gesondert zu beurteilen:
3.3.5.3.2 Nördliches Bahnhofsviertel


Der Vorhabenträger überreichte seinerseits im Nachgang zum Erörterungstermin eine Unterlage vom 08.01.2015 seines Lärmgutachters mit Prognose der 40 dB(A)-Isophone. Darin wird mit einer Grenzlinie dargestellt, wo zur Nachtzeit der Immissionsrichtwert für ein allgemeines Wohngebiet (WA) nach Ziff. 6.1d der TA Lärm in Höhe von 40 dB(A) über- und unterschritten wird (vgl. Unterlage 16 Ergänzung). Weiterhin wurde eine Erhebung zur gewerblichen Nutzung im Bahnhofsviertel übergeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat zur Klärung der streitigen Frage den hierfür fachlich zuständigen Bereich 3 (Planung und Bau) der Regierung von Oberfranken um die Vornahme einer Gebietsbeurteilung des Bahnhofsviertels gebeten. Die von Einwenderseite vorgelegten Untersuchungen zur Sozialen Stadt sowie die aktualisierten Erhebungen zur gewerblichen Nutzung vom Dezember 2014 wurden hierzu
als Arbeitshilfe übersandt, ebenso wie Unterlagen des Vorhabenträgers zur Gebietsbeurteilung.

Der Bereich Baurecht der Regierung von Oberfranken hat sich im Wege einer Ortsbegehung ein eigenes Bild des Gebietes gemacht und mit Stellungnahme vom 23.02.2015 festgestellt, dass sich aufgrund der anzuwendenden objektiven städtebaulichen Kriterien nördlich der Gleisanlagen tatsächlich ein faktisches Mischgebiet im Sinne der Baunutzungsverordnung (BauNVO) befindet, d.h. kein faktisches allgemeines Wohngebiet. Dieser Beurteilung schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an.


Die Annahme, dass aufgrund der fast durchgehend geschlossenen, mindestens vier geschossigen Bebauung nördlich der Bahnhofsstraße bzw. des Bahnhofspalatzes ein Großteil der Immissionen für die dahinterliegenden Bereiche weitgehend abgeschirmt werden dürfte, ist demnach im Verfahren als fachlich richtig bestätigt worden.

Mischgebiet als Ergebnis der amtlichen Gebietsbeurteilung


Prägung durch das Bahnhofsgelände

reiche sind seit je her einer besonderen Immissionsbelastung durch Bahnlärm ausgesetzt.


Der Hofer Bahnhof kann, ebenso wie die dort vorbeiführende Strecke (vgl. hierzu unter C. 3.3.5.1.2) auf eine lange Geschichte zurückblicken, und zwar nicht nur als Durchgangs- und zeitweise Grenzbahnhof, sondern auch - zumindest zeitweise - als Güter- und Rangierbahnhof.


Die Fläche für das Erweiterungsvorhaben stand bis zum Jahr 2010 im Eigentum der Deutschen Bahn. Im Flächennutzungsplan ist die Fläche des Containerterminals als Fläche für Bahnanlagen ausgewiesen. Im Kontext mit der Errichtung der bestehenden Containerverladestation wurden die Weichen 275, 276, 277, 278,

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verliert eine Betriebsanlage der Eisenbahn ihre planungsrechtliche Zweckbestimmung durch einen eindeutigen Hoheitsakt, der für jedermann klare Verhältnisse darüber schafft, ob und welche Fläche künftig wieder für andere Zwecke offengehalten werden; möglich ist allerdings, dass die bestehende Fachplanung einer Fläche als Bahnanlage infolge der tatsächlichen Entwicklung funktionslos und damit rechtlich obsolet wird (BVerwGE, 81, 111 (117f.)). Eine solche Funktionslosigkeit kann nur angenommen werden, wenn die Verhältnisse wegen der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht hätten, der die Verwirklichung des Betriebs auf unabsehbare Zeit ausschließt (BVerwG, Urteil vom 31.08.1995, Az. 7 A 19/94).


Für die an die Stadt Hof verkauften Flächen wurde von der DB AG kein Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG beim Eisenbahnbundesamt beantragt, d.h. die Zweckbestimmung wurde rechtlich nicht aufgehoben, sondern besteht fort.

Es ist vor dem Hintergrund der Historie daher richtig, wenn die Regierung von Oberfranken im Rahmen der Gebietsbeurteilung schlussfolgert, dass die für das Wohnen genutzten Bereiche durch das Bahnhofsgelände, den Güter- bzw. Rangierbahnhof seit jeher einer besonderen Immissionsbelastung durch Bahnlärm ausgesetzt sind, was der Einordnung des Gebietes als allgemeines Wohngebiet entgegensteht.

Weitere Prägung des Gebietes

In Bezug auf die weitere Prägung ist festzustellen:
Im Gebiet nördlich des Bahnhofs finden sich zahlreiche Läden sowie Schank- und Speisewirtschaften, die nicht nur der Versorgung des Gebietes dienen.


Klarzustellen ist mit Blick auf den Einwand, es handle sich jedenfalls nachts nicht um ein Mischgebiet, sondern um ein allgemeines Wohngebiet, da die Geschäfte
ab 20 Uhr geschlossen seien, Folgendes. Die Gebietseinordnung kann sich nicht zwischen Tag- und Nachtzeitraum ändern, ein Gebiet ist in einheitlich in eine Kategorie einzuordnen. Die TA Lärm berücksichtigt die Nachtzeit, indem sie für die jeweiligen Gebiete zur Nachtzeit niedrigere Immissionsrichtwerte als zur Tagzeit ansetzt.

**Fazit**

Die Annahme des Vorhabenträgers, dass das Gebiet nördlich der Bahnhofstraße ein faktisches Mischgebiet ist, hat sich als richtig bestätigt. Die Immissionsrichtwerte liegen daher gemäß Ziff. 6.1 der TA Lärm bei 60 dB(A) tags und bei 45 dB(A) nachts.

### 3.3.5.3.3 Klinik am Standort Eppenreuther Straße 9


Für die Klinik stellt die Planfeststellungsbehörde eine Gemengelage nach Ziff. 6.7 der TA Lärm fest. Maßgeblich ist dort als Zwischenwert ein Immissionsrichtwert von 40 dB(A) zur Nachtzeit. Dieser Wert entspricht dem für ein Allgemeines Wohngebiet einschlägigen Wert zur Nachtzeit.

Nach Ziff. 6.7 der TA Lärm liegt eine sog. Gemengelage vor, wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte Gebiete an zum Wohnen dienende Gebiete angrenzen. Dann können die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist.


Die Planfeststellungsbehörde ist demgegenüber als Ausgangspunkt von einer grundsätzlich höheren Schutzbedürftigkeit für die Klinik ausgegangen, hat jedoch angesichts der Prädigung der näheren Umgebung durch die vorhandenen gewerblichen und gewerbeähnlichen immissionsrelevanten Nutzungen eine Erhöhung des nächtlichen Immissionsrichtwertes auf einen Zwischenwert von 40 dB(A) zur Nachtzeit mit Blick auf die Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme als geboten angesehen.
Vorliegen einer Gemengelage

Da die Rechtsprechung die besonderen Rechtsgrundsätze für Gemengelagen aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme abgeleitet hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.12.1975 BVerwGE 50, 49, 54f.) und die TA Lärm in Nr. 6.7 Abs. 1 Satz 1 hierauf ausdrücklich Bezug nimmt, kommt es letztlich darauf an, wie weit dieses Gebot reicht. Das ist in dem gesamten räumlichen Bereich der Fall, in dem die Nutzung des einen Gebiets noch prägend auf das andere Gebiet einwirkt (Hansmann, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Ziff. 6.7 TA Lärm Rn. 25).


Dieses grenzt an die Klinik an i.S.v. Ziff. 6.7 der TA Lärm. Ein unmittelbares Aneinandergrenzen wird dabei nicht vorausgesetzt (Landmann/Rohmer, Umweltrecht TA Lärm Ziff. 6.7 Rn. 25; Arbeitshilfe zur TA Lärm Ziff. 6.7; OVG Münster, Beschluss vom 12.02.2013, Az. 2 B 1336/12). Insofern steht die Bundesstraße B 15 der Einordnung als Gemengelage nicht entgegen.


Maßstab für die Höhe des Zwischenwertes

Maßgeblich für die Höhe des Zwischenwertes ist gemäß Ziff. 6.7 Abs. 2 der TA Lärm die konkrete Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebietes durch den Umfang der jeweiligen Bebauung und Betriebe, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde. Der Zwischenwert muss geeignet sein, das Gebot der Rücksichtnahme umzusetzen.

40 dB(A) zur Nachtzeit als geeigneter Zwischenwert

TA Lärm hat dies zur Folge, dass das Gesamtareal überwiegend durch gewerbliche bzw. gewerbeähnliche Nutzung geprägt ist. Die Kliniknutzung bleibt im Einwirkungsgebiet dahinter quantitativ erheblich zurück.

Für die Ortsüblichkeit der Geräusche ist vorliegend entscheidend, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Immissionen, also im wesentlichen Eisenbahnverkehrsgeräusche und Geräusche aus dem Rangier- bzw. Gütertransportbetrieb dem entsprechen, was typischerweise in vorhandenen Eisenbahnanlagen, insbesondere in Bahnhofsanlagen, die auch dem Gütertransport dienen, stattfindet. Im Hofer Hauptbahnhof wurden in der Vergangenheit und werden heute Güter umgeschlagen. Dass dies im Zeitverlauf nicht immer mit gleicher Intensität geschah, steht der Annahme der Ortsüblichkeit der Geräusche nicht entgegen.

Hinsichtlich des Kriteriums der zeitlichen Priorität ergibt sich, dass die bahnbetriebliche Nutzung länger existiert als die Kliniknutzung, wenngleich für die Klinik auch auf eine längere Geschichte an diesem Standort zu verweisen ist.

Angesichts dessen ist es nicht gerechtfertigt, für die Klinik den Immissionsrichtwert gemäß Ziff. 6.1 f) der TA Lärm anzuwenden. Gleichwohl erscheint es zum Schutze der Klinik als grundsätzlich schutzbedürftige Nutzung nicht angemessen, den für ein Mischgebiet relevanten Richtwert anzusetzen. Krankenhäuser sind in Mischgebieten gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO allgemein zulässig. Es erscheint vom Ausgangspunkt der Planfeststellungsbehörde, dem sensiblen Wert der Ziff. 6.1 f) der TA Lärm, sachgerecht, in der vorliegenden Konstellation einen Zwischenwert in der Höhe anzusetzen, der nachts für ein allgemeines Wohngebiet gilt (Ziff. 6.1 d) der TA Lärm), d.h. 40 dB(A) zur Nachtzeit.

Einen derartigen Zwischenwert hatte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seinem o.g. Beschluss vom 11.04.2012 unter Annahme einer Gemengelage mit einer Pflegeanstalt (ebenfalls Ziff. 6.1 f) der TA Lärm) einerseits und einem gewerblichen Freizeitbad andererseits in Bezug auf das Pflegeheim für sachgerecht angesehen.

Die weiteren Voraussetzungen der Ziff. 6.7 der TA Lärm liegen vor. Der Geräuschverursacher hat hier die Möglichkeiten genutzt, die von seiner Anlage ausgehenden Immissionen zu vermindern. Die Anforderungen an die Lärmminderungstechnik werden eingehalten, vgl. hierzu unter C. 3.3.5.4.1. Die Verpflichtung unter A. 3.4.10 stellt sicher, dass der Stand der Lärmminderungstechnik auch in Zukunft eingehalten wird. Alle drei Jahre sind hierzu Nachweise beim Umweltamt der Stadt Hof vorzulegen.

3.3.5.3.4 Wohnnutzung im Bereich der Schollenteichstraße


Die Planfeststellungsbehörde gelangt unter Anwendung von Ziff. 6.7 der TA Lärm für das Wohngebiet an der Schollenteichstraße zu einer Gemengelage. Denn be-
trachtet man die Lage des Gebietes und dessen nähere Umgebung und seine Vorprägung, ist hier im Hinblick auf die umfangreiche gewerbliche bzw. gewerbeähnliche Vorbelaustung eine Zwischenwertbildung gerechtfertigt.

Die unbebaute Fläche zwischen der Wohnsiedlung und der in westlicher Richtung ersten Gewerbenutzung mindert den Nutzungskonflikt nicht und steht der Annahme einer Gemengelage nicht entgegen. Dafür ist ein unmittelbares Aneinander-grenzen nicht erforderlich, s.o.

Konkrete Zwischenwertbildung

Aus dem Vorgenannten ergibt sich, dass vor dem Hintergrund des Gebotes der wechselseitigen Rücksichtnahme nicht nur die gewerblichen bzw. gewerbeähnlichen Nutzungen nicht ohne Rücksichtnahme auf die Wohnbebauung betrieben werden können, sondern umgekehrt die Wohnnutzung auch Rücksicht auf die benachbarten gewerblichen Nutzungen nehmen muss. Konkret erscheint es sachgerecht, in der hier vorliegenden Konstellation für die Wohnnutzung im Bereich der Schollenteichstraße zur Nachtzeit den Wert zugrunde zu legen, der für Gebiete gilt, in denen sowohl gewerbliche als auch Wohnnutzungen allgemein zulässig sind. Das ist der Wert für Mischgebiete gemäß Ziff. 6.1 c) der TA Lärm und damit ein Immissionsrichtwert zur Nachtzeit von 45 dB(A).

3.3.5.4 Einhaltung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen

§ 50 BImSchG

Das Vorhaben verstößt zunächst nicht gegen den Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG, wenn man das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme im Sinne dieser Vorschrift einstuft. Danach sind bei raumbedeutsamen Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuord-

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Erweiterung gegenüber einer kompletten Verlagerung an einen anderen Standort eindeutig vorzugs würdig. Wie unter C. 2.1.6 ausgeführt scheiden andere Standorte wegen der damit verbundenen insgesamt erheblich umfangreicheren Umweltbeeinträchtigungen aus bzw. sind wie unter C. 3.3.1 ausgeführt für die Erreichung des Vorhabenziels, an dem ein hohes öffentliches Interesse besteht (vgl. C. 3.2), nicht geeignet. Auch Alternativen auf dem Gelände lassen sich nicht verwirklichen.


§ 22 BImSchG, TA Lärm

Das Vorhaben verstößt auch nicht gegen die Vorgaben des § 22 BImSchG und der TA Lärm.

Die Prüfung des Vorhabens ergab, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm tagsüber überall eingehalten werden. Das Spitzenpegelkriterium ist sowohl zur Tag- als auch zur Nachtzeit eingehalten.
In Bezug auf die Nachtzeit hält das Vorhaben die Vorhaben der TA Lärm im Ergebnis ebenfalls ein.

In Bezug auf die Siedlung am Schollenteich ergibt sich dies durch die bauliche Lärmminderungsmaßnahme der im Planfeststellungsantrag vorgesehenen rund 240m langen Lärmschutzwand und 4 bis 8m hohe Lärmschutzwand (vgl. Auflage unter A. 3.4.13). Die Lärmschutzwand schließt in Bezug auf ihre abschirmende Wirkung in ihrem westlichen Ende an das in diesem Bereich ebenfalls ca. 8m hohe Bestandsgebäude an. Lage und Höhe der Lärmschutzwand wurde im Planungsprozess mit den zuständigen Behörden der Stadt Hof abgestimmt.

An der Klinik, die auf Veranlassung der Stadt Hof als maßgeblicher Immissionsort aufgenommen wurde, ergibt sich in der dortigen Gemeingelage ebenfalls die Einhaltung des nächtlichen Immissionsrichtwertes.

In Bezug auf das nördliche Bahnhofsviertel ergibt sich die Einhaltung der Vorgaben der TA Lärm als Ergebnis einer Sonderfallprüfung nach Ziff. 3.2.2 der TA Lärm, wie unter C. 3.3.5.4.2 näher ausgeführt wird.

Die Anlage wird gemäß Ziff. 4.1 der TA Lärm als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 2 BlmSchG unter den sich aus A. 3.4 auferlegten Verpflichtungen so errichtet und betrieben, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dies ergibt sich im Einzelnen aus Folgendem:

### 3.3.5.4.1 Stand der Technik zur Lärmessminderung

Das Vorhaben hält nach den Ausführungen im Planfeststellungsantrag sowie den ergänzenden Ausführungen im Verfahren zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde und der beiden Fachbehörden den Stand der Lärmminderungstechnik ein. Dabei ist insbesondere auf Folgendes hinzuweisen:

**Portalkräne**


Reachstacker

In Bezug auf die Reachstacker hat sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ergeben, dass sich das von Anwohnerseite als unnötig und störend empfundene „Piepen“ beim Rückwärtsfahren vermeiden lässt. Infolge der Einwendungen wurden von Betreiberseite in die Reachstacker inzwischen statt der üblichen Rückfahrwarner mit „Piepton“ emissionsärmere Rauschwarner eingebaut (sog. Backalarm), die sich dem Umgebungslärm anpassen. Es muss darauf hingewiesen werden, dass es sich bei dem verbleibenden Lärm um ein akustisches Signal aus Gründen der Arbeitssicherheit handelt, auf das nicht verzichtet werden kann.


Die Regelungen unter A. 3.4.3, A. 3.4.10 bis A. 3.4.12 setzen die Anzahl der Reachstacker auf der Anlage auf 2 Geräte sowie die ausgeführten lärmechnischen Verbesserungen für den Vorhabenträger verbindlich fest. Das Verbot des Einsatzes der Reachstacker zur Nachtzeit ist unter A. 3.4.4 verfügt.

Weitere Maßnahmen

Als Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg i.S.v. Ziff. 2.5 der TA Lärm sind die Abschirmung durch Schallhindernisse und die Unterbringung von Schallquellen zu nennen (Feldhaus/Tegeder, a.a.O., Ziff. 2 TA Lärm Rn. 58). Dies berücksichtigt das Layout des Terminals. In den sensibleren Nachtstunden ist der Betrieb quantitativ und örtlich beschränkt. Es dürfen nur die innen liegenden Gleise und ein ca. 300m langer Arbeitsbereich genutzt werden, vgl. die Regelung unter A. 3.4.4.

3.3.5.4.2 Sonderfallprüfung nach Ziff. 3.2.2 der TA Lärm

Im nördlichen Bahnhofsviertel hat die Schalltechnische Untersuchung an zwei Immissionsorten, konkret dem derzeit leerstehenden 8-stöckigen Gebäude am Bahnhofsplatz 1a sowie dem Wohngebäude Bahnhofstraße 67 eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte für das dortige Mischgebiet (vgl. hierzu oben unter C. 3.3.5.3.2) von nachts 45 dB(A) um 2 dB(A) zur Nachtzeit ergeben.


Diese beiden Gebäude liegen exponiert ohne räumliche Barriere zu den Gleisanlagen gegenüber dem nächtlichen Arbeitsbereich. Sie sind seit jeher besonderen Lärmbelastungen durch Zugverkehr ausgesetzt.

Diesbezüglich war - wie vom Antragsteller in Anlage 1 zum Erläuterungsbericht gefordert - vorliegend eine Sonderfallprüfung gemäß Nr. 3.2.2 der TA Lärm durchzuführen. Diese kommt zum Ergebnis, dass der vom Containerterminal ausgehende Anlagenlärm mit Richtwertüberschreitung von bis zu 2 dB(A) – unter Beachtung der Nebenbestimmung unter A. 3.4.7 – ausnahmsweise zumutbar ist. Ziff. 3.2.2 der TA Lärm gilt zwar unmittelbar nur für genehmigungsbedürftige Anlagen, ist aber auf nicht genehmigungsbedürftige Anlagen entsprechend anwendbar (Begründung der Bundesregierung zur TA Lärm, BR-Drs. 254/98, Seite 47).

Anwendungsbereich

In Bezug auf die Zumutbarkeit der beiden Richtwertüberschreitungen an den Gebäudefassaden Bahnhofplatz 1a und Bahnhofstraße 67 um 2 dB(A) zur Nachtzeit kommt es darauf an, ob vorliegend ein Sonderfall nach Ziff. 3.2.2 vorliegt und ob dieser den Umfang der Richtwertüberschreitungen rechtfertigt.


Die Zumutbarkeit kann im Einzelfall von weiteren, in Besonderheiten der örtlichen oder betrieblichen Situation oder in der Person der Betroffenen begründeten indivi-
duellen Faktoren abhängen, die einer standardisierten Beurteilung nicht zugänglich sind und auch nicht von den Ausnahmeregelungen nach Nr. 3.2.1 Abs. 2 bis 5 der TA Lärm erfasst werden; in diesem Fällen muss eine Sonderfallprüfung nach Ziff. 3.2.2 durchgeführt werden (Feldhaus/Tegeder, a.a.O., Ziff. 2 TA Lärm Rn. 51 unter Verweis auf oberegerichtliche Rechtsprechung).

Für diese Situation gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift den Vollzugsbehörden durch die Regelung zur ergänzenden Prüfung im Sonderfall Aufgreif- und Entscheidungskriterien an die Hand, die den Prüfungsprozess strukturieren; das Ergebnis selbst kann jedoch nur einzelfallbezogen ermittelt werden (Hansmann, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 77. EL August 2015, TA Lärm, Vorbemerkung Rn. 16).

Allerdings rechtfertigt dabei nicht schon das Vorliegen jedweder besonderer, bei der Regelfallprüfung nicht berücksichtigter Umstände eine Sonderfallprüfung. Voraussetzung ist vielmehr, dass diese besonderen Umstände nach Art und Gewicht wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung haben können, ob die Anlage zum Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen relevant beiträgt. Es müssen im Einzelfall konkrete Umstände vorliegen, die nach ihrer Art bei der Prüfung zu berücksichtigen sind und ein solches Gewicht haben, dass sie das Ergebnis der Regelfallprüfung ändern können.

Unter Ziff. 3.2.2 der TA Lärm sind dabei beispielhaft Umstände aufgeführt, die eine Sonderfallprüfung erforderlich machen können.

Im vorliegenden Fall sind in erster Linie die unter Buchstabe b beispielhaft genannten betriebstechnischen Erfordernisse, sowie die besondere Standortbindung des Containerterminals zu nennen, die sich auf die Akzeptanz der von ihr ausgehenden Geräuschimmissionen auswirken. Der Antragsteller hatte sich zusätzlich auf die in Buchstabe d genannten besonderen Gesichtspunkte der Herkömmlichkeit und der sozialen Adäquanz der Geräuschimmissionen bezogen, auf die es vorliegend aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht mehr ankommt, da bereits die unter Buchstabe b genannten Voraussetzungen vorliegen.

Eine Sonderfallprüfung für eine Eisenbahnbetriebsanlage hat etwa auch das Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Nürnberg, in seinem Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer Regio-Werkstatt für das an die Bahnanlagen angrenzende Gebiet angewendet. Dort lagen nächtliche Überschreitungen von bis zu 10 dB(A) vor.

**Vorliegen besonderer Umstände i.S.v. Ziff. 3.2.2 der TA Lärm**

Eine Sonderfallprüfung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aus mehreren Gründen gerechtfertigt.

**Besondere betriebstechnische Erfordernisse**

Besondere betriebstechnische Erfordernisse i.S.v. Ziff. 3.2.2 Buchstabe b der TA Lärm können Einfluss auf die Akzeptanz haben, wenn für den verständigen Durchschnittsmenschen ersichtlich ist, dass in der besonderen Situation Abhilfemaßnahmen gegen Geräuscheinwirkungen nicht möglich oder unverhältnismäßig sind und die Geräuscheinwirkungen deshalb von ihm als tolerierbar hingenommen werden (Feldhaus, a.a.O., Ziff. 3 TA Lärm Rn. 61).

Solche betriebstechnischen Erfordernisse können beispielsweise vorliegen, wenn Betriebsvorgänge wegen der Größe der bearbeiteten Objekte (z.B. Großbehälter) im Freien oder nur in Zeiten erhöhter Schutzbedürftigkeit stattfinden können (Feldhaus, a.a.O., Ziff. 3 TA Lärm Rn. 61).

Auch sind in der hier vorliegenden besonderen Situation Abhilfemaßnahmen gegen Geräuscheinwirkungen - insbesondere eine bauliche Lärmschutzwand - nicht möglich bzw. unverhältnismäßig.


Eine Lärmschutzwand könnte im räumlichen Anschluss an den nach der Planfeststellung beantragten Terminal Richtung Norden demnach nur auf einem weiter in Richtung Norden gelegenen Gleis stattfinden, wegen des Erfordernisses der größtmöglichen Nähe zur Geräuschquelle konkret auf dem Gleis 221. Einer Nutzung als Lärmschutzwand hat die Deutsche Bahn AG, Bereich Immobilien Region Süd Eigentumsmanagement auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 20.01.2015 wegen der bahnbetrieblichen Verwendung der Gleisan-
Planfeststellung vom 02.02.2016, Gz. 32-4354-9-46-19

lagen eine Absage erteilt. Im Zuge der Elektrifizierung Hof – Marktredwitz würden
die bestehenden Gleise nicht in Frage komme. Ferner sei Hof Hbf Knoten-

Eine Lärmschutzwand lässt sich nördlich des zur Planfeststellung beantragten Vor-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.2.2 wird verwiesen.

Besondere örtliche und zeitliche Bindung

Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens schlüssig
testet werden müssten, würde sich die effektiv für den Terminalbetrieb nutzbare Fläche

Zur Nachtzeit nach Norden eine genau definierte Containerstapelwand gemäß

Auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.2.2 wird verwiesen.

Besondere örtliche und zeitliche Bindung

Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens schlüssig

Zunächst ist die Anlage aus mehreren Gründen standortgebunden. Zum ei-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

aufgrund des Höhenunterschieds über weite Wege auf das Terminal gehört wer-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nacht-

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehör-

Die von Einwenderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärzmwe-
befindet sich der Standort des GVZ Hof dort bereits. Die Standortentscheidung ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 05.07.2001 für ein Güterverkehrszen-
rum gefallen. Es bedarf einer Anbindung an die vorhandenen bahnhofspezifischen
Anlagen einschließlich Rangierleisen und Flächen für den Güterumschlag (vgl.
hierzu die Alternativenprüfung unter C. 3.3.1)

Recherchen der Planfeststellungsbehörde zu anderen Containerbahnhöfen haben
ergeben, dass es sich nicht nur um eine Behauptung des Vorhabenträgers han-
delt, wenn er vorträgt, dass die Möglichkeit eines nächtlichen Betriebs für ein Gü-
terverkehrszenrum im heutigen Logistikverkehr unabdingbar sei und dass der
gänzliche Ausschluss des nächtlichen Betriebs das wirtschaftliche Aus für das In-
vestitionsvorhaben bedeutete.

So ergibt sich etwa weder aus dem Planfeststellungsbeschluss für das Güterver-
kehrszenrum Burghausen, noch aus dem Planfeststellungsbeschluss für den
Neubau des DB Netz AG – Moduls Umschlagbahnhof Nürnberg im Güterverkehrs-
zenrum Nürnberg Hafen eine Beschränkung in der Nachtzeit.

Aufgrund der zeitlichen Taktvorgabe der rund um die Uhr betriebenen Seehäfen
Hamburg und Bremerhaven sowie der Westhäfen der ARA-Range (Antwerpen-
Rotterdam-Amsterdam, die die Containerverkehre in erheblichem Maße beein-
flusst, wird die Notwendigkeit eines nächtlichen Umschlages schlüssig. Die Anliefe-
rung der Containerschiffe auf See setzt häufig die Transportkette für den
Landverkehr in Gang. Die Terminals in großen Häfen wie Hamburg oder Bremer-
haven sind rund um die Uhr besetzt, der Regelbetrieb des Umschlags von See-
schiffen und Hinterland-Verkehrsträgern läuft an 365 Tagen 24 Stunden
durchgehend. Standzeiten führen zur Verzögerung der Disposition. Die Flexibilität,
im Hinterland an diesen Takt angebunden sein zu können, ist für Logistikunter-
nehmen im Containerrhinterlandverkehr daher tatsächlich wettbewerbsentschei-
dend.

Diese Anforderungen dürfen nicht den Blick verstellen auf die schutzwürdigen Inter-
essen Lärmberoffener. Diese sind im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrach-
tung bei der Durchführung der ergänzenden Prüfung in dem ihm zukommenden Maße einzustellen.

Einfluss auf die Akzeptanz der Geräuscheinwirkungen

Die geschilderten besonderen betriebstechnischen Erfordernisse haben für den in
Maßstab zu nehmenden verständigen Durchschnittsmenschen Einfluss auf die
Akzeptanz. Denn es wird ersichtlich, dass in der besonderen Situation Abhilfe-
maßnahmen gegen Geräuscheinwirkungen nicht möglich oder unverhältnismäßig
sind, so dass anzunehmen ist, dass die Geräuscheinwirkungen deshalb als tole-
rierbar hingenommen werden.

Auch aufgrund gesetzgeberischer Wertungen ist von einer grundsätzlich positiven
Einstellung der Allgemeinheit, wenn auch nicht unbedingt jedes einzelnen Anlie-
gers, zu den mit der Anlage zwangsläufig verbundenen Geräuschimmissionen zu
erwarten, soweit sie unvermeidbar sind und, wie vorliegend der Fall (vgl. auch die
Ausführungen unter C. 3.3.5.4.1) auf ein unvermeidbares Maß reduziert werden.

Folgende gesetzliche Wertungen zeigen, dass das Vorhaben Interessen des Ge-
meinwohls bedient. So ist das Vorhaben generell dem Planfeststellungsrecht un-
terstellt, welches der Gesetzgeber für Vorhaben im öffentlichen Interesse vorgesehen hat. Weiterhin greift für das Vorhaben das Fachplanungsprivileg des
§ 38 BauGB, da es sich um ein Vorhaben von überörtlicher Bedeutung handelt.
Schließlich ergibt sich der Gemeinwohlbezug aus der dem Gemeinwohlninteresse
Rechnung tragenden Zweckbestimmung des Eisenbahnrechts, wie sie insbesondere in § 1 AEG festgeschrieben ist. Gemäß § 1 Abs. 1 AEG dient das Gesetz u.a. der Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen. Gemäß § 1 Abs. 5 AEG haben die Bundesregierung und Landesregierungen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung darauf hinzuwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und dass durch einen lauten Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird. Dieser Zweckbestimmung dient das Vorhaben.

Hinzu kommen weiterhin die mit dem Vorhaben verbundenen umweltspezifischen Vorteile durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene, die damit noch neben das in § 1 Abs. 5 AEG genannte Ziel bester Verkehrsbedienung treten und von der Öffentlichkeit grundsätzlich positiv bewertet werden.


Trotz des bei der Einzelfallprüfung anzuwendenden strengen Maßstabs ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass für die Beurteilung der Zumutbarkeit der Richtwertüberschreitungen um bis zu 2 dB(A) unter den ausgeführten Aspekten vorliegend eine Sonderfallprüfung durchgeführt werden konnte und auch geboten ist.

**Durchführung der Sonderfallprüfung**

Ist demnach wegen der hier vorliegenden besonderen Umstände eine Sonderfallprüfung durchzuführen, ist die Zumutbarkeit des vom Antragsteller verursachten Immissionsbeitrags auf Grund einer wertenden Gesamtbetrachtung der die Zumutbarkeit beeinflussenden konkreten Gegebenheiten im Sinne einer Güterabwägung zu beurteilen (Feldhaus, a.a.O., Ziff. 3 TA Lärm Rn. 53, Hansmann, a.a.O., Nr. 3 Rn. 48).

**Kriterien**

Als bei der Sonderfallprüfung in Betracht zu ziehende Gegebenheiten nennt Nr. 2.4.3 der Musterverwaltungsvorschrift Lärm des Länderausschusses für Immissionsschutz die rechtlich und tatsächlich mögliche Nutzung der betroffenen Grundstücke, die Prägung des Gebietes durch Geräuschquellen, die historische Entwicklung der Nutzung, das Verhältnis von Anlagen- und sonstigen Geräuschen, vereinbarte oder angeordnete Nutzungsbeschränkungen, Dauer und Lastigkeit der Geräusche, die von der Einstellung zur Geräuschequelle und von der Vermeidbarkeit abhängige Akzeptanzbereitschaft der Betroffenen, die Möglichkeit, sich innerhalb von Gebäuden den Geräuscheinwirkungen zu entziehen sowie die Duldungspflichten nach dem Gebot zur gegenseitigen Rücksichtnahme und verweist darauf, dass Art und Umfang der Feststellungen sich nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bestimmen (Hansmann, a.a.O. Nr. 3 TA Lärm Rn. 48). Die
Kriterien der Musterverwaltungsvorschrift können als Erkenntnisquelle herangezogen werden.

Neben objektivierbaren Faktoren wie der Lautstärke können Besonderheiten der örtlichen Situation sowie subjektiv-individuelle Faktoren in der Person der Betroffenen von Bedeutung sein wie Gewöhnung, Einstellung zu den Geräuschen, Sinnhaftigkeit der Geräusche (Feldhaus, a.a.O., Ziff. 3 TA Lärm Rn. 53). Entspricht die Bereitschaft dem Empfinden eines verständigen Durchschnittsmenschen oder Durchschnittsunternehmens, der bzw. das sich in der Situation des Betroffenen befindet, handelt es sich nicht um eine erhebliche unzumutbare Belästigung und damit auch nicht um eine schädliche Umwelteinwirkung i.S.v. § 3 Abs. 1 BImSchG (Feldhaus, a.a.O., Ziff. 3 TA Lärm Rn. 58; Jarass, BImSchG, § 3 Rn. 53). Schutzmöglichkeiten des Betroffenen können der Erheblichkeit entgegenstehen (Jarass, a.O., Rn. 53).

**Würdigung im vorliegenden Fall**


Für die Kriterien der Prägung des Gebietes durch Geräuschquellen und historische Entwicklung der Nutzung wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.3.2 verwiesen, in denen dargelegt wird, dass eine Nutzung zum Güterumschlag am Bahnhof Hof bereits in der Vergangenheit stattgefunden hat und das Gebiet damals wie heute, faktisch wie planerisch prägt.

Diesen Aspekten kann eine positive Auswirkung auf die Akzeptanzbereitschaft der vorliegend Betroffenen zugestanden werden. Diese Würdigung deckt sich mit dem Eindruck der Planfeststellungsbehörde aus dem Planfeststellungstermin, in dem von Seiten der Einwender deutlich der größtmöglichen manchmal Schutz vor nächtlichen Geräuschen gefordert wurde, dabei aber auch die Prägung des Bahnhofsviertels durch den Bahnhof und seine lange Geschichte gesehen wurden.

Besonderes Gewicht ist bei dieser Güterabwägung auf die Situation der Anwohner im Umfeld der Bahnhofstraße und des Bahnhofplatzes, insbesondere im Wohngebäude Bahnhofstraße 67 zu legen. Wenn man im Sinne des Vorhabenträgers davon aus geht, dass sich die von dem Containerterminal ausgehende Lärmelastung noch im Rahmen des Zumutbaren bewegt, darf dies nur unter Wahrung der Anwohnerinteressen geschehen. Nicht zu rechtfertigen wäre, wenn ein Teil der benachbarten Anwohner permanent einer Lärmelastung ausgesetzt wäre, die die nächtlichen Immissionsrichtwerte deutlich überschreitet.

Zunächst liegt hier keine deutliche Überschreitung vor, vielmehr handelt es sich um eine geringfügige Überschreitung. Die prognostizierten Richtwertüberschreitungen betrugen lediglich bis zu 2 dB(A). Im Urteil vom 22.05.1987, Az. 4 C 33-35/83 hat das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass eine Überschreitung des Nachtwertes um 2 dB(A) nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik kaum wahrnehmbar sei und dass in dem entschiedenen Fall die Anordnung von Schutzmaßnahmen noch nicht gerechtfertigt sei, da eine messbare tatsächliche Betroffenheit des Klägers nicht vorliege. In vorliegendem Fall hat die Regierung
von Oberfranken konsequenter Weise die Richtwertüberschreitung von 2 dB(A) aus fachlicher Sicht als geringfügig bezeichnet.

In die Wertung einzustellen sind weiterhin die vereinbarten und darüber hinaus unter A. 3.4.4 und A. 3.4.6 angeordneten Nutzungsbeschränkungen für den Nachtbetrieb des Terminals. So dürfen die lauteren Reachstacker zur Nachtzeit nicht eingesetzt werden, es darf nur ein Portalkran mit neuester lärmarmer Greif- und Antriebstechnik arbeiten. Der Nachtbetrieb ist beschränkt auf die Abwicklung eines Zuges sowie die Ein- oder Ausfahrt eines weiteren Zuges und muss über die beiden innenliegenden Gleise erfolgen. Schließlich muss nachts in Richtung Norden eine genau definierte Containerwand stehen bleiben.

Außerdem sind in dem betroffenen Bereich zur Bahnhofstraße mit seinen gründerzeitlichen Bauwerken praktisch keine Freiflächen vorhanden, die sich zum längeren Aufenthalt im Freien eignen (wie etwa Gärten, Terrassen etc.). In der Nacht scheidet ein Schutz des Außenwohnbereichs außerdem aus, da eine Nutzung regelmäßig nur zur Tageszeit stattfindet und sich hierauf der Schutz beschränkt. Das Augenmerk richtet sich somit auf die Innenräume des Gebäudes.


grundsätzlich nur Schlafräume einen entsprechenden Anspruch auf Schallschutz besitzen. Der unter A. 3.4.7 verfügte Geldausgleich für passiven Schallschutz schützt die betroffenen Anwohner innerhalb ihrer Wohngebäude vor dem gesamten, im Außenbereich auftretenden Lärm (also auch vor der bereits vorhandenen Vorbelastung).


Unter Beachtung der genannten Nebenbestimmung kann davon ausgegangen werden, dass sich die betroffenen Anwohner ohne erhebliche Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität den vom Containerterminal stammenden Geräuscheinwirkungen nachts entziehen können, soweit Richtwertüberschreitungen vorliegen.

Der Vorhabenträger ist – wie aufgezeigt – auf die Nutzung dieses Areals in der vorgesehenen Form angewiesen, um ihren derzeitigen Betrieb künftig wettbewerbsmäßig durchführen zu können. Angesichts der historischen Entwicklung und der bereits bestehenden Lärmbelastung wäre eine Versagung der Genehmigung aufgrund der nur geringfügigen Richtwertüberschreitung unverhältnismäßig und würde die Nutzung des Areals des Güterbahnhofs zu entsprechenden Bahnzwecken ernsthaft in Frage stellen.

Fazit


3.3.5.4.3 Maximalpegel

Die Werte für die Maximalpegel sind an allen Immissionsorten eingehalten, so dass das Maximalpegelkriterium nach Ziff. 6.1 der TA Lärm eingehalten ist. Geräuschspitzen entstehen insbesondere beim Greifen und Absetzen der Container.

Seitens der Anwohner des nördlichen Bahnhofsviertels wurde im Anhörungsverfahren die Sorge deutlich, nachts unvermutet aus dem Schlaf gerissen zu werden. Es sei nicht ersichtlich, wie oft pro Stunde diese Geräuschspitzen entstehen, d.h. die Häufigkeit der Geräuschspitzen sei unklar.

Hierzu ist auf Folgendes hinzuweisen.

Gerade mit der von der TA Lärm vorgegebene Begrenzung der Geräuschspitzen wird der besonderen Lästigkeit und der in Einzelfällen sogar gesundheitsgefährdenden Wirkung von Geräuschspitzen wie Aufwachreaktionen nachts Rechnung getragen (Feldhaus, a.a.O., Ziff. 6 TA Lärm Rn. 27). Zu diesem Zweck enthält die TA Lärm in Ziff. 6.1 die Vorgabe, dass einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten dürfen.

Anders ist dies bei der Verkehrslärmverordnung (16. BImSchV). Dort ist eine gesonderte Betrachtung von Spitzenpegeln nicht vorgesehen.


Es ist weder fachlich noch rechtlich zu beanstanden, dass der Lärmschutzgutachter kei ne Aussage dazu trifft, wie oft die Lärmspitzen konkret auftreten. Eine diesbezügli che Prognose zur Häufigkeitsverteilung wäre nicht mit hinreichender Genauigkeit prognostizierbar und wird im System der TA Lärm über die soeben ausgeführte Berücksichtigung nicht als Einzelangabe gefordert. Die Häufigkeit ist systemimmanent durch die Vorgaben der TA Lärm begrenzt, die vorliegend eingehalten werden.

Zur Berechnung der Maximalpegel wurde die hinsichtlich Abstand und Abschirum situation jeweils ungünstigste Container-Stellposition herangezogen. Die im Lärm gutachten angegebenen Werte treten an den Immissionsorten auf, d.h. den mit der unteren Immissionsschutzbehörde abgestimmten Orten, an denen eine Über schreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist (Ziff. 2.3 der TA Lärm). Diese liegen im nördlichen Bahnhofsviertel in der ersten Reihe, wo freie Sichtverbindung zum Containerterminal besteht und bauliche Barrieren zur Hinde rung der Schallausbreitung fehlen. Jede weitere Entfernung sowie jede Abschir- mung wirkt für die Schallausbreitung auch der Maximalpegel hindernd.

Insofern ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff der Streuung im Lärmschutzgutachten im Zusammenhang mit den seltenen Geräuschspitzen von einigen Einwenderinnen und Einwendern missverstanden wurde, soweit daraus geschlossen wurde, dass weit mehr Wohnbereiche des Bahnhofsviertels stärker betroffen seien als von den Gutachtern dargestellt. Mit Streuung ist fachlich vielmehr gemeint, dass die Lärmmissionen beim Containerhandling je nach Arbeitsschritt unterschiedlich hoch ausfallen (Skala von laut bis leise).


Bei Einhaltung des Spitzenpegelkriteriums ist nach der TA Lärm sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen entstehen.

Die Einwendungen zur fehlenden Angabe der Häufigkeit der Maximalpegel sowie zur Höhe der Maximalpegel werden somit zurückgewiesen.

Durch Auflage A. 3.4.2 wird sichergestellt, dass die Sonderfallprüfung nicht dazu führt, dass höhere Maximalpegel gelten. Vielmehr werden mit dieser Nebenbestimmung die in der Prognose als worst-case-Impulsschallleistung enthaltenen Maximalpegel explizit festgeschrieben, auch soweit sie in der TA Lärm nicht erreicht werden. Schließlich wurde unter A. 3.4.15 angeordnet, dass sich die regelmäßigen Lärmmessungen auch auf die Einhaltung der Maximalpegel beziehen müssen. Falls ein Maximalpegel nicht eingehalten wird, ist umgehend Nachbesserung durchzuführen, und ein erneuter, abschließender Nachweis über die Einhaltung des Maximalpegels vorzulegen.

3.3.5.5 Baubedingter Lärm- und Erschütterungsschutz

Im Zuge des Ausbaus der Containerterminals in Hof werden entsprechende Bauarbeiten auf dem Terminalgelände, im Bereich der geplanten Lärmschutzwand in
Richtung Schollenteich sowie zum Ausbau der Erschließungsstraße notwendig. Die Baumaßnahme ist in 10 Bauabschnitte aufgeteilt.


Die Einstufung der zu bewertenden Gebäude erfolgte hinsichtlich der Gebietskategorie, in der sich diese befinden anhand der unter Kapitel 3.2 der AVV Baularm genannten Grundsätzen.

Nach dieser Untersuchung ist beim Bau der Lärmschutzwand (Phase 10) bei der von der Stadt Hof geplanten lärmärmsten Ausführung einer Flachgründung bei einer Nettobetriebszeit von 8 Stunden eine Überschreitung der maßgeblichen Schallimmissionsrichtwerte zur Tagzeit an einem Immissionsort (IO 1a Schollenteichstraße 2a) um 3 dB(A) bei der Schotterbettanlage und 5 dB(A) bei der Errichtung der Lärmschutzwand zu erwarten. Dies ist aufgrund der sehr geringen Entfernung von weniger als 30m zwischen dem südöstlichen Ende der Lärmschutzwand auch plausibel. Ansonsten sind die Immissionsrichtwerte zur Tagzeit eingehalten bzw. häufig deutlich unterschritten. Bei der Errichtung der Lärmschutzwand handelt es sich um eine zeitlich begrenzte Baustelle, die langfristig dem Lärmschutz im Vorhabenbetrieb dient.

Da es beim Nachtbetrieb zu erheblichen Richtwertüberschreitungen käme, wird unter A. 3.4.16 eine Beschränkung der Baustellentätigkeiten auf den Tagzeitraum nach AVV Baulärm (7:00 Uhr – 20:00 Uhr) angeordnet.

In Bezug auf den Bauablauf soll die Errichtung der geplanten Lärmschutzwand in Richtung Schollenteich entsprechend der Nebenbestimmung A. 3.4.24 so frühzeitig wie möglich erfolgen, damit die Lärmschutzmaßnahme schon während der Bauzeit wirksam wird.

Da sich die Lärmprognose auf die voraussichtlich zum Einsatz kommenden Geräte und Maschinen bezieht, was vor der Ausschreibung nicht anders möglich war, kommt zum jetzigen Zeitpunkt eine abschließende Beurteilung und die Anordnung weiterer Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht. Der Vorhabenträger wird daher unter A. 3.4.17 dazu verpflichtet, die Schallauswirkungen durch den Baustellenbetrieb nach Erarbeitung der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung des realen Bauablaufs zu untersuchen und der Regierung zur Prüfung und Billigung vorzulegen.

Als Ergebnis der vorliegenden Untersuchung ist festzustellen, dass die Vorgaben der AVV Baulärm voraussichtlich eingehalten werden können sowie der festgestellte Immissionskonflikt bei der Errichtung der Lärmschutzwand zum Schollenenteich voraussichtlich gelöst werden kann. Erforderlichenfalls wird im Rahmen der Verpflichtung zur Vorlage der Ausführungsplanung durch organisatorische Maßnahmen, wie z.B. eine Optimierung der Baustelleneinrichtung, umfangreichere zeitliche Beschränkungen lärmin tensiver Tätigkeiten durch die örtliche Bauleitung oder die örtliche Abschirmung von lärmin tensiven Tätigkeiten den Vorgaben der AVV Baulärm Rechnung getragen.

Sollte sich entgegen dem Ergebnis der erfolgten Untersuchung herausstellen, dass im genannten Sinne unzumutbare Schallimmissionen in der Wohnsiedlung am Schollenteich eintreten werden, hat der Vorhabenträger zur Erfüllung der Verpflichtung unter A. 3.4.16 unverzüglich Maßnahmen zum Schutz zu planen und der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, wie durch diese die schädlichen Schallimmissionen vermieden oder minimiert werden können. Erforderlichenfalls wird die Planfeststellungsbehörde weitere Auflagen festsetzen, die unter A. 3.4.17 vorbehalten werden.

3.3.5.6 Lärmschutz an Sonn- und Feiertagen

Die Vorgaben von Ziff. 6.5 der TA Lärm zur Berücksichtigung eines Zuschlags für Tagzeiten mit erhöhter Empfindlichkeit an Sonn- und Feiertagen wurden berücksichtigt, vgl. oben unter C. 3.3.5.2.2.

Darüber hinaus gibt es im Rahmen des Planfeststellungsrechts keine rechtliche Grundlage für eine Einschränkung des Betriebs an Sonn- und Feiertagen.

Das Vorhaben unterfällt nicht den Einschränkungen des Gesetzes über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz - FTG-). Zwar sind gemäß Art. 2 Abs. 1 FTG an den Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen öffentlich bemerkbare Arbeiten, die geeignet sind, die Feiertagsruhe zu beeinträchtigen, verboten, soweit auf Grund Gesetzes nichts anderes bestimmt ist. Nach Art. 2 Abs. 2 Nr. 1 FTG gilt dieses Verbot jedoch nicht für den Betrieb der Deutschen Bundespost, der Deutschen Bundesbahn und sonstiger Unternehmen, die der Personenbeförderung dienen.

Da das bayerische Feiertagsrecht noch aus der Zeit vor der Privatisierung der Deutschen Bahn stammt und damit die Lebenswirklichkeit nicht mehr hinreichend
abbildet, ist anhand durch Auslegung zu ermitteln, ob das geplante Güterverkehrs-
terminal unter den Ausnahmetatbestand des Feiertagsrechts fällt. Dies ist hier der
Fall, so dass keine Einschränkungen für den Betrieb an Sonn- und Feiertagen be-
sten.

Die einschlägige Kommentierung von Ettlinger/Gnan im Kommentar Praxis der
Kommunalverwaltung, Rn. 25 zu Art. 2 stammt aus dem Jahr 2003 und damit aus
der Zeit nach Privatisierung der Bahn und vom seinerzeit für das bay. Feiertags-
gesetz zuständigen Referenten im Bayerischen Innenministerium. Dort heißt es:
Entgegen § 5 Abs. 2 Nr. 1 FTG a.F. erstreckt sich dieser Ausnahmetatbestand somit nicht nur auf öffentliche Verkehrsunternehmen und nicht nur auf Eisenbah-
nen im gewerberechtlichen Sinne. Diese Ausnahme ist dringend im öffentlichen In-
teresse geboten.

Vorliegend handelt es sich um eine Eisenbahn im gewerberechtlichen Sinne. Der
Begriff der Eisenbahnen im gewerberechtlichen Sinne ist in § 2 des Allgemeinen
Eisenbahngesetzes (AEG) unter den dortigen Begriffsbestimmungen geregelt.
Nach § 2 Abs. 1 AEG sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder privatrecht-
lich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrslieferungen erbringen (Ei-
senbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben
(Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur um-
fasst gemäß § 2 Abs. 3 AEG die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich
der Bahnstromfernleitungen. Der Vorhabenträger ist ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen, das Eisenbahninfrastruktur betreibt. Zur Eisenbahninfrastruktur gehört das Güterverkehrsterminal mit seinen Einrichtungen, da es sich bei den
Portalkränen und Gleisen um Betriebsanlagen der Eisenbahnen handelt.

Zieht man zudem den Vergleich zum kombinierten Verkehr mit LKW über 7.5 t, die
im Vor- und Nachlauf von Ladeeinheiten eingesetzt werden (§ 30 Abs. 3 StVO),
sind keine objektiven Gründe ersichtlich, warum der Schienenverkehr hier schlech-
ter gestellt sein sollte. Nach § 30 Abs. 3 StVO dürfen an Sonntagen und Feierta-
gen in der Zeit von 0.00 bis 22.00 Uhr Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie Anhänger hinter Lastkraftwagen nicht verkehren.
Das Verbot gilt nach § Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 und 1a StVO jedoch explizit nicht für
kombinierten Güterverkehr Schiene-Straße vom Versender bis zum nächstgelege-
nen geeigneten Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen geeigneten Entlade-
bahnhof bis zum Empfänger sowie kombinierten Güterverkehr Hafen-Straße
zwischen Belade- oder Entladestelle.

In Konsequenz unterfällt das Güterverkehrsterminal Hof dem Ausnahmetatbestand
des Art. 2 Abs. 3 Nr. 1 FTG. Demnach sind öffentlich bemerkbare Arbeiten nicht
an Sonn- und Feiertagen verboten. Die Arbeiten sind explizit ausgenommen von
den Verboten des Feiertagsgesetzes.

Dieses Ergebnis wurde von der Obersten Baubehörde des Freistaats Bayern auf
Anfrage der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 07.09.2015 bestätigt und
darauf hingewiesen, dass Probleme des Arbeitszeitgesetzes gegebenenfalls über
die Gewerbeaufsicht zu lösen seien und sind nicht Gegenstand des Planfeststel-
lungsverfahrens seien.

Die Einhaltung der Einschränkungen des Arbeitszeitgesetzes für die in § 10 ArbZG
zugelassenen Beschäftigungen an Sonn- und Feiertagen unterfällt nicht dem Plan-
feststellungsrecht, sondern der Gewerbeaufsicht.

Zusage des Vorhabenträgers
Mit Blick auf die im Anhörungsverfahren von Anwohnerseite und der Stadt Hof geforderten Beschränkung des Betriebs an Sonn- und Feiertagen hat die Planfeststellungsbehörde sowie die Stadt Hof den Vorhabenträger mehrfach nachdrücklich um eine (überobligationsmäßige) Zusage zur Beschränkung des Betriebskonzepts an Sonn- und Feiertagen ersucht.

Der Vorhabenträger hatte sich hierzu mehrfach ablehnend gegenüber der Planfeststellungsbehörde geäußert. Der Forderung der Stadt Hof, an Sonn- und Feiertagen nur den eingeschränkten Nachtverkehr zu fahren, könne nicht nachgekommen werden. Zu berücksichtigen sei insofern, dass im Hinblick auf den nationalen und internationalen Frachtverkehr, der über 7 Tage in der Woche an 24 Stunden stattfindet, auch an Sonn- und Feiertagen ein Anlagenbetrieb erforderlich sein könne, der über das hinausgehe, was im Nachtbetrieb möglich sei. Dies gelte nicht zuletzt auch deshalb, weil insbesondere die Feiertage in den verschiedenen Ländern unterschiedlich seien und die im Speditionsbereich üblichen Gepflogenheiten daher auf (bundes-)landspezifisch unterschiedliche Feiertage keine Rückblick nehmen könnten.

Betont wurde mehrfach, dass es im eigenen Interesse des Vorhabenträgers liege, den Sonn- und Feiertagsbetrieb möglich gering zu halten, da dieser mit zusätzlichen Kosten (Sonn- und Feiertagszuschläge für Mitarbeiter usw.) verbunden sei. Diese im eigenen Interesse liegenden Beschränkungen des Sonn- und Feiertagsbetriebs könnten allerdings nicht dergestalt zugesagt werden, dass ein solcher geringer Rückblick nur in dem Umfang vom Nachtbetrieb stattfinden würde.

Das Projekt wäre mit dieser Einschränkung im Verhältnis zu anderen Terminals zu unflexibel und damit nicht wettbewerbsfähig. An anderen Terminals der Gruppe bestünden solche Einschränkungen nicht.

Mit Schreiben vom 26.10.2015 erfolgte von Seiten des Vorhabenträgers gegenüber der Planfeststellungsbehörde schließlich jedoch folgende Zusage:

„Um auf die Belange der betroffenen Anwohner Rücksicht zu nehmen, bieten wir eine Ruhezeit von 12:00 - 14:00 an Sonn- und Feiertagen an. In dieser Zeit werden wir keinen Umschlag durchführen. In der übrigen Zeit von 6:00 - 12:00 und von 14:00 - 22:00 bleiben unsere Annahmen aus dem Planfeststellungsantrag bestehen.“

Mit Schreiben vom 24.11.2015 wurde diese Zusage gegenüber der Planfeststellungsbehörde mit Verweis auf erneute Nachfrage der Stadt Hof folgendermaßen erweitert:

„Wir haben Ihnen bereits zugesagt, dass an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 12 bis 14 Uhr kein Umschlag getätigt werden soll. An diesen Tagen können bis 9 Uhr eingehende Züge vormittags bis 12 Uhr bearbeitet werden. Züge, die nach 9 Uhr ankommen, werden erst nach der Mittagspause ab 14 Uhr abgefergt. Wir möchten Sie bitten, diese betriebliche Anpassung mit aufzunehmen.“

Diese Zusage des Vorhabenträgers ist als verbindliche Nebenbestimmung 3.4.9 in diesen Bescheid aufgenommen worden.

3.3.5.7 Gesamtlärmbetrachtung

Die einzelnen Regelwerke zum Lärmschutz sind nicht auf eine summierende Gesamtbetrachtung aller Lärmquellen angelegt, sondern beziehen sich nur auf eine


3.3.6 Bodenschutz und Abfallrecht

Im Vorfeld durchgeführte Untersuchungen auf Altlasten im Planfeststellungsbereich zeigten flächige Bodenbelastungen. Nach Beurteilung des Wasserwirtschaftsamtes Hof ist für die aktuelle Nutzung keine konkrete Gefährdung für das Grundwasser und damit auch kein weiterer Handlungsbedarf abzuleiten, so dass gegen die vorgesehene Erweiterung im geplanten Umfang aus Sicht des Bodenschutzes keine Bedenken geäußert wurden.

Um eine Bodenverunreinigung zu vermeiden und zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von überschüssigem belastetem Material sind die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) und des Abfallrechtes zu beachten. Hierfür wurden die Nebenbestimmungen unter A. 3.5 in diesen Beschluss aufgenommen.

3.3.7 Bauleitplanung


und das seit langem bebaut und gewerblich genutzt wird. Von der Undurchsetzbarkeit der kommunalen Planung kann daher nicht ausgegangen werden, zumal sich aus der Bezeichnung des Bebauungsplans selbst die Nutzung des nördlich anschließenden Gebiets als Güterbahnhof ergibt.

### 3.3.8 Landes- und Regionalplanung


Im Regionalplan der Region Oberfranken Ost ist unter den fachlichen Zielen ist im Kapitel Verkehr in Ziff. 5.4 festgesetzt: Die Anbindung der Region an das Netz des kombinierten Güterverkehrs soll, auch im Hinblick auf die Verbindung nach Sachsen und Thüringen sowie in die Tschechische Republik verbessert werden.


Dies wird damit begründet, dass mit dem Ausbau des Containerterminals Hof zu einem leistungsfähigen Güterverkehrszentrum ein wichtiger Knotenpunkt des Güterverkehrs im Norden der Region entstehe und das Güterverkehrszentrum darüber hinaus eine wesentlich größere Bandbreite an Funktionen und Dienstleistungen beinhalte und eine Vielzahl von Arbeitsplätzen erzeuge.


### 3.3.9 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.3.9.1 Stadt Hof

*Forderung Straßenwidmung:*

Der Forderung wird unter A. 4 entsprochen.
Forderung diskriminierungsfreier Straßen- und Schienenzugang:

Forderung nach bestmöglichem Schallschutz:
Der Forderung der Stadt Hof zum Lärmschutz wird durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A. 3.4 Rechnung getragen. Hinsichtlich der Entscheidungsgründe zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5 verwiesen.

Hinweis auf Zugangsrecht der DB zur Gaslagerstätte (E1 Artenschutz):
Der Zugangsberechtigung der DB wird durch die Aufnahme einer Nebenbestimmung unter A. 3.1.5 Rechnung getragen.

Umschlag von Abfällen:

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen:
Den Forderungen der Stadt Hof wird durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A. 3.3 zur Wasserwirtschaft Rechnung getragen.

Wasserrechtliche Belange:
Den Forderungen der Stadt Hof wird durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A. 3.3 zur Wasserwirtschaft unter Berücksichtigung der Entscheidungsgründe unter C. 3.3.4 Rechnung getragen.

Natur- und artenschutzrechtliche Belange:
Den Forderungen der Stadt Hof wird durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A. 3.1 zu Natur- und Landschaftsschutz, sowie Artenschutz unter Berücksichtigung der Entscheidungsgründe unter C. 3.3.2 Rechnung getragen.

3.3.9.2 Deutsche Telekom Technik GmbH

3.3.9.3 Hauptzollamt Regensburg
Laut Ausführungen der Stadt Hof (GZV-E) im Erörterungstermin als Grundstückseigentümer haben hinsichtlich der Parkplätze am Zollamt bereits Gespräche stattgefunden. Danach soll das Gelände um das Zollamt herum frühzeitig befestigt...
werden, um die Ausweichparkplätze zur Verfügung zu stellen bevor die bisherigen Parkplätze zurückgebaut werden. Insofern hat sich diese Forderung erledigt. Für die weiteren angeführten Punkte wurde eine Nebenbestimmung unter A. 3.8.2 in den Beschluss aufgenommen.

3.3.9.4 Landesamt für Denkmalschutz


3.3.9.5 DB AG, DB Immobilien Region Süd

Laut Zusage im Erörterungstermin durch den Vorhabenträger werden die Forderungen der DB aus der Stellungnahme vom 20.10.2014 erfüllt, soweit sie sich nicht durch die Planänderung vom 01.10.2015 erledigt haben. Hierzu wird auf A. 1 verwiesen. Es handelt sich um die folgenden Forderungen:


• Anbindung der beiden neuen Gleise (228 und 229) an die DB Netz-Anlagen durch vertragliche Regelungen mit der DB Netz AG (Ansprechpartner bei der DB Netz AG ist Herr Lang, Tel. 089/1308-72113). Näheres kann der DB-Stellungnahme entnommen werden (Ziffer 2.2.1, Seite 3).

• Für Rückbau/Anpassung von Bahnanlagen der DB Netz AG hat abweichend von Punkt 6 des Erläuterungsberichts der Vorhabenträger einen Fachplaner zu beauftragen (für Rückfragen Ansprechpartner der DB Netz AG - Anlagenrückbau Herr Lehmann, Tel. 0911/219-5519). Näheres kann der DB-Stellungnahme entnommen werden (Ziffer 2.2.1, Seite 3).


• Die horizontalen Abstände zu festen oder beweglichen Teilen der neuen Anlagen sollen im Allgemeinen mindestens 3 m betragen. Näheres kann der DB-Stellungnahme entnommen werden (Ziffer 2.2.1 vorletzter Absatz).

• Zur Koordinierung der technischen und betrieblichen Eisenbahnbelange hat der Vorhabenträger eine bei der DB Netz AG zugelassene Fachkraft (Technischer Berechtigter in Fachrichtung Fahrbahn und konstruktiver Ingenieurbau mit Anerkennung als Bauüberwacher Bahn - „BÜB“) auf eigene Kosten zu bestellen. Näheres kann der DB-Stellungnahme entnommen werden (Ziffer 2.2.1 letzter Absatz).

• Die künftige Stromversorgung des Zollamtes ist neu zu regeln (bisher DB Energie). Näheres siehe DB-Stellungnahme (Ziffer 2.2.2).

• Die künftige fernmeldetechnische (Telefon) Versorgung des Zollamtes ist neu zu regeln (bisher DB Kommunikationstechnik). Näheres siehe DB-Stellungnahme (Ziffer 2.2.3).

• Für die Entwässerungskanäle (ehemalige Bahnkanäle) im Planfeststellungs­bereich, sowie für den Kanalanschluss des Zollgebäudes und der öffentlichen Erschließungsstraße und für den ehemaligen Wasserleitungsanschluss sind die erforderlichen Arbeiten, bzw. vertraglichen Regelungen mit der DB Immobilien Region Süd abzuklären. Näheres siehe DB-Stellungnahme (Ziffer 2.2.4).

• Im Bezug auf den Schutz von DB-Kabeln und Leitungen wird neben den Zusagen auf die Nebenbestimmung unter A.3.7.2 verwiesen. Näheres ist der DB-Stellungnahme (Ziffer 2.3) zu entnehmen.

• Bei Bauarbeiten im Bereich der DB-Anlagen sind die Vorgaben unter Ziffer 2.4 der DB-Stellungnahme zu beachten.

• Bei Pflanzungen im Bereich der DB-Anlagen sind die Vorgaben unter Ziffer 2.5 der DB-Stellungnahme zu beachten.

• Bezüglich der Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen für die Gleisfläche 229 wird auf die Besprechung im Erörterungstermin verwiesen. Demnach besteht zwischen der Stadt Hof und der DB bereits weitgehend Einigung über den Kauf der Grundstücke. Laut Äußerung der Stadt Hof vom 26.11.2015 wird
die Stadt die Flächen erwerben und hierzu einen konkreten schriftlichen Kaufantrag an die DB Immobilien, Region Süd richten (Ziffer 3.2.1 der DB-Stellungnahme). Eine Regelung im Beschluss bezüglich des Ankaufes der Fläche ist laut Erörterungstermin nicht erforderlich.


- Für die Erstellung der CEF-Maßnahmen auf DB-Flächen sind die entsprechenden Gestattungsverträge abzuschließen bzw. die Flächen zu erwerben. Das nähere kann der DB-Stellungnahme unter Ziffer 3.2.3 entnommen werden.

- Für DB-Flächen, die aufgrund der Planfeststellung vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind entsprechende Verträge abzuschließen. Das nähere kann der DB-Stellungnahme unter Ziffer 3.2.4 entnommen werden.


3.3.9.6 Regierung von Oberfranken

Lärmschutz
Die Forderungen der Regierung von Oberfranken hinsichtlich des Lärmschutzes werden durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A. 3.4 erfüllt. Hinsichtlich der Entscheidungsgründe zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5 verwiesen.

Bodenschutz und Abfallrecht
Den Forderungen der Regierung von Oberfranken hinsichtlich Bodenschutz und Abfallrecht wird durch die Aufnahme der Nebenbestimmungen unter A. 3.5 Rechnung getragen.

3.4 Private Belange, private Einwendungen

Die Entscheidung unter A. 5, die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie nicht in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben, stützt sich auf die in den einzelnen Abschnitten dieser Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich hieraus nicht ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden dargelegt, warum und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen individuelle Betroffenheiten im öffentlichen Interesse hinzunehmen sind.

3.4.1 Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden

Im Rahmen der Anhörung wurden von mehreren Betroffenen im Umfeld des geplanten Vorhabens die nachfolgenden gleichlautenden Einwendungen erhoben:
3.4.1.1 Einwand Verzicht auf Standort im Innenstadtbereich
Soweit die Forderung erhoben wurde, geeignete andere Standorte zu prüfen wird auf die Ausführungen unter C. 2.1.6 sowie C. 3.3.1 verwiesen. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Entwicklung des nördlichen Bahnhofsvertehrs ist auf die Prägung des Gebiets durch den Hofer Bahnhof als Durchgangs- und zeitweise Grenzbahnhof sowie - zumindest zeitweise - als Güter- und Rangierbahnhof zu verweisen (vgl. die Ausführungen unter C. 3.3.5.3.2 und unter C. 3.3.5.4.2) sowie auf die Lärmschutzaufgaben unter A. 3.4.

3.4.1.2 Einwand Maximalpegel bei seltenen Geräuschspitzen zu laut
Es wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.4.3 verwiesen.

3.4.1.3 Einwand Nachtbetrieb zu laut (insbesondere auch durch Umsetzvorgänge/Reachstacker)

3.4.1.4 Einwand Beschränkung des Betriebs an Sonn- und Feiertagen
Im Anhörungsverfahren wurde vielfach gefordert, dass der beantragte Betrieb an Sonn- und Feiertagen eingeschränkt wird.

Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.6 verwiesen.

Der Einwendung konnte demnach aus Rechtsgründen nicht entsprochen werden. Sie wird jedoch über die zugesagte betriebliche Anpassung berücksichtigt.

3.4.1.5 Einwand Forderung einer Lärmschutzwand Nord zusätzlich zur geplanten Lärmschutzwand Süd

Dieser Bedarf wurde auf Nachfrage von der DB nochmals geprüft und mit Äußerung vom 20.01.2015 schriftlich bestätigt. Die vorhandenen Gleise der DB werden aufgrund der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs zur Zugbildung und Abstellung benötigt. Daneben ist der Hofer Hauptbahnhof auch Knotenpunkt und
Umsteigebahnhof für den Personennahverkehr. Dies erfordert auch für die Abstel-
lung von Personenzügen entsprechende Gleiskapazitäten im Bahnhofsbe reich, so
dass die vorhandenen Gleise ausgelastet werden.

Die Errichtung einer baulichen Lärmschutzwand lässt sich nördlich des zur Plan-
feststellung beantragten Vorhabens räumlich nicht unterbringen. Die Errichtung ei-
er Lärmschutzwand zwischen dem Abfertigungsgleis 222 und dem geplanten
Terminalgelände scheitert am nicht ausreichend vorhandenen gleistechnischen
Abstand und der technischen Konzeption von Portalkränen zum Containerumsatz
in bi- bzw. trimodalen Umschlaghöfen, die nicht auf die Überwindung einer bauli-
chen Barriere im Arbeitsbereich angelegt sind.

Zum Lärmschutz für das nördliche Bahnhofsviertel setzt die Planfeststellungsbe-
hörde jedoch fest, dass zur Nachtzeit die äußerste Containerreihe gemäß Auflage
A. 3.4.6 stehenbleibt. Diese genau definierte Containerstapelwand grenzt den
nächtlichen Arbeitsbereich nach Norden ab. Sie erfüllt die Anforderung, dass sie
so nah als möglich an der Geräuschquelle ansetzt und kann, wenngleich mit er-
heblicher Einschränkung des Nachtbetriebs verbunden, auf dem Betriebsgelände
am lärmentechnisch relevantesten Standort verwirklicht werden.

Im Übrigen wird auf die Erläuterungen unter C. 3.3.5.2.2 sowie C. 3.3.5.4.2 ver-
wiesen.

3.4.1.6 Einwand Warnsignale (insbesondere in der Nachtzeit)
Es wird auf die festgesetzten Auflagen unter A. 3.4.12 sowie die Ausführungen un-
ter C. 3.3.5.4.1 verwiesen.

Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des planfestgestellten Be-
triebskonzeptes in der Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr keine Reachstacker eingesetzt
werden dürfen. Der Umschlagbetrieb findet nur mittels eines Portalkranes statt.
Unter A. 3.4.4 wird für den Portalkran ein Verbot des akustischen Warnsignals zur
Nachtzeit vorbehaltlich der sicherheitstechnischen Abnahme verfügt. Zur Tagzeit
sind aufgrund der Helligkeit die Lichtzeichen sicherheitstechnisch nicht ausrei-
chend.

In die Reachstacker wurden für den Tagbetrieb statt der ursprünglich genutzten
Rückfahrwarner mit Piepton erheblich emissionsärmerer Rauschwarner eingebaut,
die sich dem Umgebungslärm jeweils automatisch anpassen.

Statt des bisherigen Hupsignals zur Einweisung von Lkw-Fahrern ohne Funkgerät
werden künftig Ampelsignale an den Reachstackern zur Koordinierung des Lkw-
Verkehrs eingesetzt. Hupen zum Einweisen von Lkw ist verboten, vgl. die Rege-
lung unter A. 3.4.12. Nach Inbetriebnahme des geplanten Terminals wird den Lkw-
Fahrern bereits bei der Anmeldung der entsprechende Be- oder Entladeplatz zu-
geteilt, so dass eine Einweisung künftig entfallen kann.

3.4.1.7 Einwand störendes Brummen der Dieselmotoren
Die vorhabenbedingten Fahrzeuggeräusche durch Reachstacker und Lkw wurden
in der Schalltechnischen Untersuchung entsprechend der Vorgaben der TA Lärm
berücksichtigt. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.2.1 verwiesen. In
der Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr ist der Einsatz von Reachstacker verboten, vgl. die
Regelung unter A. 3.4.4. Weiterhin wird unter A. 3.4.11 unnötiges Laufen lassen
der Motoren von Lkw oder Reachstackern verboten. Schließlich wurde die Ver-
pflichtung aufgenommen, dass dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof wie-
derkehrend alle drei Jahre ein Nachweis vorzulegen ist, dass die zwei
Reachstacker dem Stand der jeweils aktuellen Lärmminderungstechnik entsprechen (A. 3.4.10).

3.4.1.8 Einwand schlechtere Vermietbarkeit

Die zeitlich und räumlich geplante Erweiterung des Betriebs des Terminals kann zwar zu einer Erhöhung des Lärmpegels führen, die Vorgaben der TA Lärm werden jedoch insgesamt eingehalten, vgl. Ausführungen unter C. 3.3.5.5. Eine unzumutbare Belastung ergibt sich somit durch das Vorhaben nicht.

3.4.1.9 Einwand fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung


3.4.1.10 Einwand fehlende Alternativenprüfung

Alternativstandorte wurden unter Ziffer C. 2.1.6 hinsichtlich der Umweltbelange in der Umweltverträglichkeitsprüfung und unter Ziffer C. 3.3.1 hinsichtlich weiterer Kriterien geprüft. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

Im Ergebnis besteht kein alternativer Standort, der sich nach dem Maßstab der höchstrichterlichen Rechtsprechung als eindeutig vorzugs würdig aufdrängt oder naheliegt.

3.4.2 Anwaltlich vertretene Einwender

3.4.2.1 Von 5 Einwendern wurden gleichlautende Einwendungen mit individuellen Wohnanschriften (Einwender 1 bis 5) erhoben.

Einwand Vorhaben sei nach der Verkehrslärmverordnung (16. BImSchV) zu beurteilen

Der Einwand ist zurückzuweisen. Insoweit wird auf die Begründung unter C. 3.3.5.1.2 verwiesen.

Einwand keine Prägung des Vorhabengebiets durch Güterumschlag

In Bezug auf den Vortrag, ein nennenswerter Güterumschlag habe auf den entsprechenden Gleisen nicht stattgefunden, was sich auch daraus ergebe, dass die vorhandenen Hallen abbruchrei se und abgerissen werden müssten, wird auf die Darstellung unter C. 3.3.5.3.2 - Abschnitt Prägung durch das Bahnhofsgelände Bezug genommen.

Einwand Maximalpegel werden überschritten

Soweit angesichts von Schallemissionsdaten von 104 dB(A) bei Reachstackern und 107 dB(A) für den Kranbetrieb bezweifelt wird, dass die Maximalpegel eingehalten werden werden auf die Darstellung unter C. 3.3.5.2.1 verwiesen. Bei den angegebenen Schallleistungspegeln handelt es sich um Emissionspegel und keine Immissionspegel. Die Geräuscheinwirkung des Geräteeinsatzes auf die Immissionsorte hält die Vorgaben der TA Lärm zu den Maximalpegeln ein.
Einwand Nichtberücksichtigung einer wesentlichen Erhöhung des Schienenverkehrs durch das Vorhaben

Der Einwand ist vor dem Hintergrund der Ausführungen unter C. 3.3.5.2.1 (Betriebsbezogene Fahrzeuggeräusche, Schiene) zurückzuweisen.

Einwand Überschreitung der Schallschutzgrenzwerte im Bereich der Grundstücke der Mandanten

Bei keiner der Anschriften der Mandanten ist eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte zur Tages- oder Nachtzeit sowie der zulässigen Maximalpegel zu erwarten. Dies wird im Folgenden im Einzelnen dargelegt. Soweit in den Einwendungen auf einen Beurteilungspegel von 45 bis 47 dB(A) zur Nachtzeit abgestellt wird, bezieht sich dies auf die beiden exponierten Gebäude Bahnhofstraße 67 und Bahnhofplatz 1a, und nicht auf Grundstücke der Mandanten, vgl. hierzu unter C. 3.3.5.4.2.

Einwender 1:

Das Anwesen des Einwenders liegt in dem Gebiet nördlich des Bahnhofs, für das die Gebietsbeurteilung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein faktisches Mischgebiet ergeben hat.

In der Immissionsprognose wurden in Raumrichtung des Anwesens des Einwendungsführers die Immissionsaufpunkte 2a und 2b (Bahnhofstraße 55 bzw. 57) berücksichtigt. Diese weisen eine kürzeste Entfernung zur Terminalumschlagfläche von rund 210m bzw. 220m auf und befinden sich im 5. OG bzw. 6. OG der betreffenden Gebäude mit freier Sichtverbindung zum Containerterminal, d.h. es liegt eine ungehinderte Schallausbreitung zu diesen Aufpunkten vor. Die in der Schalltechnischen Untersuchung dort ermittelten Prognoseergebnisse für den Beurteilungspegel des geplanten Umschlagbetriebs betragen an diesen Aufpunkten 48 dB(A) tags bzw. 45 dB(A) nachts (vgl. Tab. 6.5 der Schalltechnischen Untersuchung) und halten damit die Richtwerte der TA Lärm für ein Mischgebiet ein. Die in Tab. 6.7 der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Prognoseergebnisse für Maximalpegel betragen 69 dB(A) tags bzw. 64 dB(A) nachts und halten an den genannten Aufpunkten damit das Spitzenpegelkriterium der TA Lärm für ein Mischgebiet ebenfalls ein.

Vergleicht man hiermit das Anwesen des Einwendungsführers, dessen kürzeste Entfernung zur Terminalumschlagfläche rund 330m beträgt, ergibt sich, dass hier bereits aufgrund der erheblich weiteren Entfernung deutlich geringere Immissionspegel zu erwarten sind. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass das Anwesen des Einwendungsführers aufgrund Umgebungsbebauung besser abgeschirmt ist als die o.g. Immissionsaufpunkte, bei denen mangels Abschirmung durch Bebauung eine direkte Sichtbeziehung und damit ungehinderte Schallausbreitung zum Terminal vorliegt. Damit ist eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm am Anwesen des Einwenders sicher nicht zu erwarten.

Einwenderin 2:

Das Anwesen der Einwenderin befindet sich ebenfalls in dem Gebiet nördlich des Bahnhofs, für das die Gebietsbeurteilung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein faktisches Mischgebiet ergeben hat.

In der Immissionsprognose wurden in Raumrichtung des Anwesens der Einwenderin wie beim nahegelegenen Anwesen des Einwenders 1 die Immissionsaufpunkte 2a und 2b (Bahnhofstraße 55 bzw. 57) berücksichtigt. Nachdem diese eine kürzeste Entfernung zur Terminalumschlagfläche von rund 210m bzw. 220m aufweisen und sich im 5. OG bzw. 6. OG der betreffenden Gebäude mit freier Sichtverbindung zum Containerterminal befinden, so dass eine ungehinderte Schallausbreitung zu diesen Aufpunkten vorliegt, und dort die Richtwerte der TA Lärm für ein
Mischgebiet einhalten sind (s.o. unter Einwender 1), ist eine Überschreitung am Anwesen der Einwendungsführerin 2 sicher nicht zu erwarten.

Denn vergleicht man das Anwesen der Einwenderin, bei der die kürzeste Entfernung zur Terminalumschlagfläche rund 420m beträgt, mit den o.g. Immissionsaufpunkten, ergibt sich, dass die Entfernung zum Terminal knapp doppelt so groß ist wie an den beschriebenen Immissionsaufpunkten. Somit sind in Bezug auf das Anwesen der Einwenderin bereits aufgrund der erheblich weiteren Entfernung deutlich geringere Immissionspegel zu erwarten. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass das Anwesen der Einwendungsführerin aufgrund der Umgebungsbebauung besser abgeschirmt ist als die o.g. Immissionsaufpunkte, bei denen mangels Abschirmung durch Bebauung eine direkte Sichtbeziehung und damit ungehinderte Schallausbreitung zum Terminal vorliegt.

**Einwenderin 3:**

Das Anwesen der Einwenderin befindet sich ebenfalls in dem Gebiet nördlich des Bahnhofs, für das die Gebietsbeurteilung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein faktisches Mischgebiet ergeben hat.

Es liegt in derselben Straße wie das Anwesen der Einwenderin 2 und unweit entfernt davon, so dass auch diesbezüglich ein Vergleich mit den Immissionsaufpunkten 2a und 2b erfolgt, da diese in Raumrichtung zum Anwesen der Einwenderin liegen. Für die an diesen Aufpunkten ermittelten Werte wird auf die Ausführungen zu Einwender 1 und Einwendungsführerin 2 verwiesen.

Die kürzeste Entfernung des Wohnanwesens der Einwenderin zur Terminalumschlagfläche beträgt rund 420m. Damit ist es knapp doppelt so weit vom Terminalgelände entfernt wie die o.g. Aufpunkte in der Schalltechnischen Untersuchung. Daraus ergibt sich, dass bereits aufgrund der erheblich größeren Entfernung zum Terminal am Wohnanwesen der Einwenderin deutlich geringere Immissionspegel zu erwarten sind. Dies gilt erst Recht, da das Anwesen anders als die beiden Immissionsaufpunkte durch Bestandsbebauung von einer lokalen Abschirmung profitiert. Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm ist demnach sicher nicht zu erwarten.

**Einwenderin 4:**

Die Einwenderin ist Eigentümer verschiedener Anwesen.

Ein Anwesen befindet sich in der Nähe des Prognoseaufpunktes 8b. Mit einer Entfernung beider Orte zum Containeterminal von rund 1400m ist die räumliche Abweichung so gering, dass für die Beurteilung des Anwesens die Ergebnisse des Immissionspunktes direkt verwendet werden können. Die für den Terminalbetrieb berechnete Unterschreitung der höchstzulässigen Immissionsrichtwerte für ein reines Wohngebiet von 50 dB(A) tags bzw. 35 dB(A) nachts betragen nachts 8 dB(A) und tags 14 dB(A) (vgl. Tab. 6.5 der Schalltechnischen Untersuchung). Der Summenpegel aller gewerblichen Anlagengeräusche unterschreitet hier den maßgeblichen Nachtrichtwert um 5 dB(A) (vgl. Tab. 7.1). Die Maximalpegel infolge seltener Geräuschspitzen des geplanten Umschlagbetriebs unterschreiten den für ein reines Wohngebiet tags hier um mehr als 30 dB(A) und nachts um 14 dB(A).

Die kürzeste Entfernung der Anwesen zur Terminalumschlagfläche beträgt rund 340m bzw. 670m, so dass sie deutlich weiter weg liegen als die Immissionsaufpunkte 2a und 2b, bei denen die Vorgaben der TA Lärm eingehalten sind. Bereits aufgrund dieser zusätzlichen Entfernung und überdies aufgrund lokaler Abschirmung durch Umgebungsbebauung, die an den beiden Immissionsaufpunkten im Schallgutachten nicht vorhanden ist, sind an den beiden Anwesen deutlich geringere Immissionspegel und damit sicher keine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm zu erwarten.

Einwenderin 5:

Das Anwesen der Einwenderin liegt ebenfalls in dem Gebiet nördlich des Bahnhofs, für das die Gebietsbeurteilung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein faktisches Mischgebiet ergeben hat. Da die Immissionsaufpunkte 2a und 2b auch hinsichtlich dieses Anwesens vom Terminal aus in Raumrichtung liegen, kann auch hier ein Vergleich mit diesen beiden Aufpunkten gezogen werden. Hinsichtlich der an diesen Aufpunkten ermittelten Beurteilungs- und Maximalpegel wird erneut auf die Ausführungen bei Einwender 1 verwiesen.

Die kürzeste Entfernung zwischen Terminalumschlagfläche und dem Anwesen der Einwendungsführerin beträgt ca. 280m. Daher sind aufgrund der größeren Entfernung des Anwesens zum Terminal und zudem aufgrund vorhandener lokaler Abschirmung durch Bestandsbebauung auch hier deutlich niedrigere Immissionspegel zu erwarten.

Einwand Abschirmwirkung nächtlicher Arbeitsbereich

Dem Einwand wurde durch die Anordnung einer genau definierten Containerstapelwand in Richtung Norden zur Nachtzeit Rechnung getragen, vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.1.5 sowie C. 3.3.5.2.2 und C. 3.3.5.4.2. Das von der Stadt Hof als unterer Immissionsschutzbehörde zur Überprüfung der Schalltechnischen Untersuchung beauftragte Büro IBAS aus Bayreuth beurteilte die geringfügige Abschirmwirkung durch die auf dem Terminalgelände befindlichen Container aus fachtechnischer Sicht als realistisch. Lediglich bei weitgehend leeren Lagerflächen könnten sich geringfügige Änderungen ergeben, die sich jedoch allenfalls marginal auswirken könnten. Um dennoch diese Pegelminderung abzusichern wurde nach Abstimmung mit dem technischen Umweltschutz der Regierung von Oberfranken die Auflage A. 3.4.6 festgesetzt. Durch diese Wand in Höhe von zwei Containern ist aus fachlicher Sicht sichergestellt, dass sich gegenüber im nördlichen Bahnhofsviertel keine höheren Prognosewerte ergeben. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass sich noch eine leichte Pegelminderung ergibt. Dies gilt, da nun die Wand aus Containern zur Nachtzeit sicher auf zwei Ebenen auf vollständiger Länge des nächtlichen Arbeitsbereichs steht und nicht nur vereinzelt Container stehen, auch unter Berücksichtigung eines möglichen Containerumschlags auf der obersten, d.h. dritten Ebene. Unter Kran sind lediglich drei Containerrebenen möglich.

Einwand der Häufigkeit der Maximalpegel

Blick auf ihre Häufigkeit auf angemessene Art und Weise berücksichtigt. Dass keine fachliche Einzelaussage über die Häufigkeit pro Stunde getroffen werden kann, mit der die Annahmen der Einwendung überprüft werden können, ist daher weder rechtlich noch fachlich zu beanstanden.

Durch den Einsatz von Portalkränen, die mit lärmarmen Greif- und Antriebstechnik ausgestattet sein müssen (A. 3.4.4), das Absetzen von Containern auf Waggons zur Nachtzeit lediglich auf den innen liegenden Gleisen (A.3.4.4) und das Verbot des Einsatzes von Reachstackern zur Nachtzeit (A.3.4.4), das über das Videomonitoring überprüft werden kann (A.3.4.5) werden Lärmauswirkungen durch Umsetzvorgänge im Vergleich zum bisherigen Betrieb abgemildert.

Zusätzlich wird unter A. 3.4.2 angeordnet, dass die im Rahmen der zugrundeliegenden Schalltechnischen Untersuchung prognostizierten Maximalpegel infolge seltener Geräuschspitzen nicht überschritten werden dürfen. Indem die Einhaltung der Maximalpegel mit Auflage A. 3.4.15 von der Planfeststellungsbehörde in das Programm regelmäßiger Messungen durch eine nach § 29b BImSchG bekannte Stelle aufgenommen wurden, wird auch künftig die Einhaltung des Spitzenpegelkriteriums überprüft. Falls ein Maximalpegel nicht eingehalten wird, ist umgehend Nachbesserung durchzuführen und ein erneuter, abschließender Nachweis über die Einhaltung des Maximalpegels vorzulegen.

Einwand beschränkter Abtransport durch Lkw (5 Lkw pro Stunde) zur Nachtzeit unglaubwürdig

Unter anderem zur Berücksichtigung dieser Einwendung wurde unter A. 3.4.4 als Obergrenze festgesetzt, dass maximal 5 An- und Abfahrten von Lkw in der Stunde zur Nachtzeit stattfinden dürfen. Über das unter A. 3.4.5 angeordnete Videomonitoring ist eine Überwachung der Einhaltung dieser Auflage möglich.

Einwand Nichtberücksichtigung des Schienenverkehrslärms

Der vorhabenunabhängige Schienenverkehrslärm wird gemäß der hierfür anzuwendenden Prognose der Verkehrszahlen im Rahmen einer Gesamtlärmvorrechnung berücksichtigt. Dies entspricht nicht nur den Vorgaben der TA Lärm, sondern auch der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Hierzu wird auf die Erläuterungen unter C. 3.3.5.7 verwiesen.

Zu Lärmauswirkungen vom vorhabenbedingten Ziel- und Quellverkehr auf der Schiene wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.2.1 (Betriebsbezogene Fahrzeuggeräusche Schiene) verwiesen.

Einwand Überzeichnung des Bestandslärms durch eine Teilauslastung der Anlage

Kritisiert wird, dass der Bestandslärm durch die Annahme einer Teilauslastung der Anlage überbewertet werde. Tatsächlich handle es sich bei der beplanten Fläche weitestgehend um eine Bahnbrache ohne nächtliche Nutzung. Dieser Einwand ist aus folgendem Grund zurückzuweisen: In der Schalltechnischen Untersuchung wurde entsprechend der Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der TA Lärm das gesamte Vorhaben untersucht. Eine Aufteilung in den bestehenden und in den zur Erweiterung geplanten Teil der Anlage erfolgte nicht. Denn das Gesamtvorhaben, d.h. der bisherige zusammen mit dem künftigen Betrieb muss sich an den Anforderungen der TA Lärm messen. Insofern sind beispielsweise in den 4 Ganzzügen pro Verkehrstag, die das Lärmgutachten ansetzt, die bereits bislang abgefertigten 1-2 Güterzüge bereits enthalten. In den Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass laut Betriebsbeschreibung mehr LKW-Umladeplätze unter Kran geschaffen werden als rein rechnerisch benötigt. Mit Auflage A. 3.4.9 setzt die Planfeststellungsbehörde die Betriebsbeschreibung sowie die Einschränkungen, die sich aus dem Planfeststellungsantrag selbst ergeben, u.a. explizit die Beschränkung auf die Abwicklung von 4 Ganzzügen pro Verkehrstag fest. Die Einhal-
tung dieser Auflage kann durch das angeordnete Videomonitoring (A. 3.4.5) bzw. die angeordnete Dokumentation in einem Betriebstagebuch (A. 3.4.14) überwacht werden.

**Einwand Zukunftsprognose der Steigerung des Güterverkehrs realitätsfremd**

Die Einwendungsführer monieren, dass die in der Prognose für 2025 angenommene Steigerung des Güterzugverkehrs realitätsfern sei. In der Vergangenheit habe sich die bewegte Tonnage im Zeitraum von 1950 bis 2013 lediglich um 85 % gesteigert. Der Einwand ist entsprechend der Begründung unter C. 3.3.5.2.1 - Verkehrsdaten der DB für den vorhabenunabhängigen Schienenverkehr - zurückzuweisen.

**Einwand künftig mit Abfertigungskapazität von 10 Güterzügen zu rechnen**


Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss setzt in Auflage A. 3.4.9 die in der Betriebsbeschreibung angesetzte Abfertigungskapazität von 4 Ganzzügen pro Verkehrstag (24h) verbindlich als Obergrenze fest. Die darüber hinausgehende Entwicklung der Güterverkehrszahlen hängt von vielfältigen Faktoren ab, wie sich aus der Erläuterung unter C. 3.3.5.2.1 - Verkehrsdaten der DB für den vorhabenunabhängigen Schienenverkehr – ergibt. Der behauptete monokausale Zusammenhang des GVZ Hof mit 48 zusätzlichen Güterzügen ist nicht gegeben.


**3.4.2.2** Von Einwenderin 3 wurden gesondert weitere Einwendungen erhoben, die jedoch inhaltlich bereits unter C. 3.4.1 bzw. unter 3.4.2.2 abgearbeitet sind. Von Einwenderin 2 wurde über die rechtsanwaltlich vorgetragenen Einwendungen und über die allgemeinen Einwendungen hinaus noch folgende Einwendung geltend gemacht.

**Langfristig Verschlechterung der Wohnqualität wegen Lärm zu erwarten**


Diese Aspekte, die im Erörterungstermin mit Hinweis darauf verstärkt wurden, dass sich die Nutzung des Bahnhofsviertels in Richtung Allgemeines Wohngebiet verändert habe, haben die Planfeststellungsbehörde u.a. bewogen, bei der Regierung von Oberfranken eine Gebietsbeurteilung des nördlichen Bahnhofsviertels zu veranlassen.

Diese Gebietsbeurteilung ergab jedoch eindeutig, dass es sich beim Bahnhofsviertel um ein Mischgebiet handelt, vgl. die Ausführungen unter C. 3.3.5.3.2. Die Vor-
gaben der TA Lärm hält das Vorhaben im Bahnhofsviertel insgesamt ein. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass auch ein Mischgebiet nach § 6 Abs. 1 BauGB dem Wohnen dient und die Immissionsrichtwerte darauf abgestimmt sind.

Hinzuweisen ist noch darauf, dass die Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde - ohne dass es rechtlich darauf ankäme, da das Gebiet objektiv als Mischgebiet zu qualifizieren ist, und daher die Mischgebietswerde rechtlich einschlägig sind - ergeben haben, dass außerhalb des Nahbereichs zum Bahnhof faktisch sogar die nächtlichen Immissionsrichtwerte für ein allgemeines Wohngebiet von 40 dB(A) eingehalten werden (vgl. unter C. 3.3.5.3.2).


Der Nachtbetrieb wird nur unter mehreren Einschränkungen zugelassen. Die Stadt Hof hat sich bereit erklärt, zur Überprüfung der Einhaltung der Betriebsbeschränkungen trotz der begrenzten Kapazität einer unteren Immissionsschutzbehörde ein Videomonitoring einzurichten.

Durch erheblichen Bemühungen der Stadt Hof und der Planfeststellungsbehörde ist es in Bezug auf die - rechtlich zulässige - Wochenendarbeit gelungen, ein Zuständnis für die Mittagszeit zu erreichen (vgl. Auflage unter A. 3.4.11 und Erläuterung unter C. 3.3.5.6).

3.4.3 Einzelne Einwender

Sofern zusätzlich weitere individuelle Einwendungen erhoben wurden, werden diese nachfolgend behandelt. Die Namen der Einwender wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert und unter einer individuell vergebenen Einwendernummer abgehandelt. Über diese Einwendernummer werden die Einwendungsführer schriftlich informiert.

Für die Einwender ohne weitere individuelle Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1.1 bis C. 3.4.1.10 verwiesen. Es handelt sich um die Einwender mit folgenden Einwendernummern:

Einwender 7, 8, 9, 10 (soweit nicht durch Anwalt vorgebracht, siehe hierzu Ausführungen unter C. 3.4.2), 12, 13 (soweit nicht durch Anwalt vorgebracht, siehe hierzu Ausführungen unter C. 3.4.2), 17, 18, 19, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 31, 32, 33 und 34.

3.4.3.1 Einwender 6

Soweit der Einwender eine Schallschutzmaßnahme auch in Richtung Bahnhofstraße anregt, wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1.5 sowie die Ausführungen zu den Beschränkungen des Nachtbetriebs unter C. 3.4.1.3 verwiesen.

Der Hotelbetrieb des Einwendungsführers liegt in dem Gebiet nördlich des Bahnhofs, für das die Gebietsbeurteilung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein faktisches Mischgebiet ergeben hat. Die Vorgaben der TA Lärm werden dort eingehalten. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.4 und C. 3.3.5.4.2 verwiesen. Dadurch ist auch der Einwender vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen geschützt.
3.4.3.2 Einwender 11

Hinsichtlich der generellen Einwendungen wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. In Bezug auf den Einwand der Einschränkung der Wohnqualität wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.2.2 verwiesen. Außerdem ist noch Folgendes anzuführen:

*Einwand Anzahl der Maximalpegel während der Nachtzeit nicht bekannt*

Es wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.2.1 zur Häufigkeit der Maximalpegel verwiesen.

*Einwand stärkere Betroffenheiten als im Schallgutachten dargestellt*

Im Vorfeld der Planung wurden die für die Schalltechnische Untersuchung herangezogenen Immissionsorte in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt der Stadt Hof festgelegt, um alle relevanten Bereiche im Umfeld des Vorhabens abzudecken. Im Erörterungstermin wurden die Grundlagen der Untersuchung nochmals dargelegt und darauf hingewiesen, dass die Prognoseansätze jeweils auf der sicheren, also höheren Seite gewählt wurden. Die Immissionsorte wurden zudem so gewählt, dass sie oberhalb der Abschirmbereiche der vorhandenen Gebäude liegen, so dass sich z. B. ein Gebäudeabriß nicht auf die Werte am ausgewählten Immissionsort auswirken würde. Der angeführte Abriss des Lokschuppens hat ebenfalls keine relevanten Auswirkungen, da aufgrund der Entfernung zum geplanten Vorhaben die Immissionsrichtwerte auch ohne eine Abschirmung durch das Gebäude bereits erheblich unterschritten werden.

*Einwand Aussagen zum Umfang des Nachtbetriebs nicht eindeutig*

Der beantragte Betriebsumfang ergibt aus der Betriebbeschreibung in Unterlage Nr. 2 der Planfeststellungsunterlagen. Hierbei ist für den Nachtbetrieb folgendes zu entnehmen: Der geplante Betrieb in der Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr erfolgt ausschließlich durch einen der beiden Portalräne mit lärmarmer Greif- und Antriebstechnik. Der Einsatz der Reachstackern ist auf die Tagzeit begrenzt. Für den bahnseitigen Umschlag zur Nachtzeit werden nur die zentral im Terminalbereich gelegenen Gleise Nrn. 228 und 229 genutzt und der Umschlagsbereich auf eine Länge von 300 m angrenzend an den Luftsteg in Richtung Osten begrenzt (westlicher Teilbereich des Terminals).


3.4.3.3 Einwender 14

Hinsichtlich der Einwendungen zu einer Lärmschutzwand auf der Nordseite, zum Einsatz von Reachstackern, zu den Rückfahrwarnsignalen, zu den Maximalpegeln durch Schlaggeräusche, zum Standort, zur Forderung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und zur Forderung einer Alternativenprüfung wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. Außerdem ist zu den weiteren Einwendungen Folgendes anzuführen:
Einwand Reflexionen von Containern in Richtung Norden


Einwand Reflexionen von der geplanten Lärmschutzwand im Süden des Geländes in Richtung Norden

Die geplante Lärmschutzwand auf der Südseite des Terminals wird einseitig absorbierend in Richtung des Terminals vorgesehen, vgl. die Verpflichtung unter A. 3.4.13.

Einwand Wohngrundstück und Umgriff wurde bei den Immissionsprognosen nicht berücksichtigt

In Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt, Baurecht und Bauordnung der Stadt Hof wurde der Immissionsort IO 8b "Untere Wart 10" (Geländeöhöhe ca. 530m) als für den oberen Teil des dort in Hanglage befindlichen Wohnbereichs repräsentativ in der Prognose berücksichtigt. In diesem Bereich wurden keine die Schallausbreitung behindernde Gebäude mehr berücksichtigt, sodass hier auch keine Abschirmung auf dem Ausbreitungsweg des Schalls wirksam ist. Die Entfernung des IO 8b zum Terminal beträgt ca. 1.400m und die Geländeöhöhe ca. 530m. Das Anwesen des Einwenders befindet sich in einer Entfernung zum Terminal von ca. 1.200m und die Geländeöhöhe beträgt hier ca. 515m (Terminalgeländeöhöhe: knapp unter 500m). Angesichts der Entfernung zum Containerterminal insgesamt ist die relative Wegdifferenz zwischen dem IO 8b und dem Anwesen des Einwendungsführers von 200m in Anbetracht der am dem IO 8b für den Terminalbetrieb berechneten Unterschreitung der höchsthochzulässigen Immissionsrichtwerte für reines Wohngebiet nach Nr. 6.1e TA Lärm um 8 dB(A) nachts bzw. 14 dB(A) tags nicht von Relevanz (vgl. Tab. 6.5 der Schalltechnischen Untersuchung). Die Maximalpegel infolge seltener Geräuschspitzen des geplanten Umschlagbetriebs des Containerterminals unterschreiten hier den nach TA Lärm höchsthochzulässigen Wert tags um mehr als 30 dB(A) und nachts um 14 dB(A). Der Summenpegel aller gewerblichen Anlagengeräusche unterschreitet hier den maßgeblichen Nachtrichtwert um 5 dB(A) (vgl. Tab. 7.1 der Schalltechnischen Untersuchung).

Da vom Einwendungsführer Zweifel in Bezug auf die Relevanz des nächstgelegenen Immissionsortes geäußert wurden, wurden zur Kontrolle die voraussichtlichen Werte am Anwesen des Einwenders aufgrund der Vorgaben der schalltechnischen Untersuchung ermittelt. Hierbei wurde errechnet, dass die Beurteilungspiegel mit 28 dB(A) nachts, 35 dB(A) werktags und 37 dB(A) sonn- und feiertags die höchsthochzulässigen Immissionsrichtwerte für ein reines Wohngebiet von 35 dB(A) nachts und 50 dB(A) am Tag deutlich unterschreiten. Eine unzumutbare Belastung durch das Vorhaben ist demnach in keiner Weise erkennbar.
3.4.3.4 Einwender 15


Außerdem ist zu den weiteren Einwendungen noch Folgendes anzuführen:

**Einwand Kranbetrieb nachts auf einen Kran beschränkt**

Nachts darf nur einer der beiden Portalkräne für den Umschlagbetrieb eingesetzt werden, da sich bei einem Betrieb mit beiden Kränen die Emissionspegel um 3 dB(A) erhöhen würden. Diese Erhöhung würde sich insbesondere auf die Immissionsbelastung im Norden, aber auch auf die Belastung am Schollenteich negativ auswirken.

**Einwand Umstieg von dieselbetriebenen Reachstackern auf elektrischen Betrieb**

Derzeit sind elektrisch betriebene Reachstacker noch nicht Stand der Technik. Von einem Hersteller ist bekannt, dass sich Hybridgeräte in der Testphase befinden, bei denen der Antrieb nach wie vor dieselbetrieben erfolgt, der Hydraulikantrieb aber elektrisch betrieben wird. Ob die Fahrzeuge leiser als die bisherigen Reachstacker sein werden, kann derzeit noch nicht beantwortet werden. Aufgrund der aktuell noch nicht ausgereiften Technik kann eine Festlegung auf entsprechende Fahrzeuge im Beschluss als Stand der Technik nicht erfolgen. Da jedoch die Reachstacker in regelmäßigen Abständen ersetzt werden (laut Aussage des Vorhabenträgers im Erörterungstermin nach längstens 3 Jahren) ist davon auszugehen, dass jeweils der aktuelle Stand der Technik eingesetzt wird.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Reachstacker nur im Tagbetrieb eingesetzt werden dürfen, bei dem die Immissionsrichtwerte deutlich unterschritten werden.

Unter A. 3.4.10 ist festgeschrieben, dass dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof wiederkehrend alle drei Jahre nachzuweisen ist, dass die eingesetzten Maschinen und Geräte dem jeweiligen Stand der Lärmminderungstechnik entsprechen.

3.4.3.5 Einwenderin 16

Die Einwenderin wohnt am Stadtrand von Hof. Hinsichtlich der generellen Erweiterung und der Betriebszeiten wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. Soweit die Einwenderin auf bereits bestehende Schlaprobleme infolge gesundheitlicher Einschränkungen hinweist, ist darauf zu verweisen, dass das Vorhaben unter den Auflagen unter A. 3.4 die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben zum Lärmschutz einhält. Als Maßstab für die Bestimmung der Unzumutbarkeit von Lärmauswirkungen i.S.v. § 3 Abs. 1 BlmSchG ist der normale Durchschnittsbürger anzusetzen.

3.4.3.6 Einwender 21

Hinsichtlich der Einwendungen zu den Betriebszeiten, zur Sonn- und Feiertagsarbeit, zur Forderung eines Lärmschutzwalles auf der Nordseite, zum Einsatz von Reachstackern, zu den Rückfahrwarnsignalen und zu den Maximalpegeln wird auf
die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. Außerdem ist zu den weiteren Einwendungen Folgendes anzuführen:

_Einwand „organisatorische Lärmminderungsmaßnahmen“ problematisch, da bisherige Auflagen aus dem Beschluss von 2001 nicht eingehalten wurden_

Die organisatorischen Lärmminderungsmaßnahmen sind wesentlicher Bestandteil für die Zulassung des geplanten Betriebes insbesondere während der Nachtzeit (nur 1 Portalkran ohne akustisches Warnsignal, keine Reachstacker, nur Um schlag auf den innenliegenden Gleisen, nur westliche 300 m Kranbetrieb angrenzend an den Luftsteg zwischen 22 und 6 Uhr, Container stapelwand in Richtung Norden). Sie sind als Nebenbestimmung unter A. 3.4.4 dieses Beschlusses festgeschrieben.


_Einwand Abschirmwirkung durch Container wird abgelehnt_

Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1.5, C. 3.4.2.1 sowie ergänzend unter C. 3.3.5.2.2 und C. 3.3.5.4.2 verwiesen.

_Einwand ungünstige Windrichtung_

Hierzu wird ebenfalls auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.2.2 (Windstatistik) verwiesen. Bei der Schallausbreitungsberechnung ist die Windstatistik für die Station Hof-Hohensaas im langjährigen Mittel des Deutschen Wetterdienstes berücksichtigt worden.

_Einwand Beeinträchtigungen am Wohnanwesen_

Das Haus des Einwenders befindet sich in einer Entfernung zum Containerterminal von mehr als 2.000 m. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm selbst für ein reines Wohngebiet werden hier erheblich unterschritten.

Die Berechnungsergebnisse für den besonders exponiert in Hanglage (mit unge hindeter Schallausbreitung) vom Terminal befindlichen Immissionsort 8b in einer Entfernung von rund 1.400 m zum Terminal weisen bereits dort sehr deutliche Unterschreitungen der Immissionsrichtwerte für ein reines Wohngebiet aus.

Dort wurden - bei ungehindeter Schallausbreitung vom Terminal - für den Terminalbetrieb Unterschreitungen des höchstzulässigen Immissionsrichtwerts für ein reines Wohngebiet um 8 dB(A nachts bzw. 14 dB(A) tags (vgl. Tab. 6.5 der Schalltechnischen Untersuchung) berechnet. Die Maximalpegel infolge seltener Geräuschspitzen des geplanten Umschlagbetriebs des Containerterminals unterschreiten hier den nach TA Lärm höchstzulässigen Wert tags um mehr als 30 dB(A) und nachts um 14 dB(A). Der Summenpegel aller gewerblichen Anlagengläusche unterschreitet hier den maßgeblichen Nachtrichtwert um 5 dB(A) (vgl. Tab. 7.1 der Schalltechnischen Untersuchung).
Einwand weiteres Gutachten weise auf Lärmpegelüberschreitungen in nördlicher Richtung hin (Nachtbetrieb)


3.4.3.7 Einwender 23

Hinsichtlich der Einwendungen zum „Donnern“ der Container, der Motorengeräusche und Warnlöhne der Reachstacker, zum geplanten Standort einschließlich aufgeführter Alternativen, zur Forderung einer Lärmschutzwand insbesondere auf der Nordseite, zu den Betriebszeiten und den Betrieb an Sonn- und Feiertagen wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. Darüber hinaus ist zu den weiteren Einwendungen Folgendes anzuführen:

Einwand auch Wohngebiet im Hofer Osten unterhalb der Fachhochschulen ist vom Lärm betroffen

Das Anwesen des Einwendungsführers befindet sich in einer Entfernung von rund 2.000m Luftlinie zum Containerterminal. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm selbst für ein reines Wohngebiet werden hier erheblich unterschritten. Die Berechnungsergebnisse für den besonders exponierten Hanglagerort (mit unbehindertem Schallausbreitung zum Terminal) befindlichen Immissionsort 8b in einer Entfernung von rund 1.400m zum Terminal weisen bereits dort sehr deutliche Unterschreitungen der höchstzulässigen Immissionsrichtwerte für ein reines Wohngebiet aus (zu den dortigen Werten vgl. unter C. 3.4.3.6).

Einwand Container-Lkws fahren durch Innenstadt (Marienstraße, Schleizerstraße)


Soweit Lkws also dennoch die genannten Straßen Richtung Norden nutzen ist darauf hinzuweisen, dass Bundesstraßen für die Abwicklung des überörtlichen Verkehrs einschließlich des Schwerverkehrs ausgelegt und bestimmt sind.
Einwand Schallreflexion durch südliche Lärmschutzwand Richtung Norden


Einwand leiser Sommerbetrieb während schalltechnischer Erhebung


3.4.3.8 Einwender 25

Der Einwendungsführer wohnt südlich des Vorhabens. Hinsichtlich der Einwendungen zur Lärmbelästigung wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. Hinsichtlich der Abgasbelästigung ist folgendes ergänzend anzuführen:

LKW-Verkehr:
Im Betriebskonzept und in der schalltechnischen Untersuchung (siehe Seite 53) wird bei Vollauslastung der geplanten Anlage mit durchschnittlich 290 Lkw-Einfahrten pro Verkehrstag (24 Stunden) gerechnet, die im Wesentlichen in der Zeit von 6 bis 22 Uhr erfolgen werden. In der Nachtzeit sind maximal 5 Lkw pro Nachtstunde zugelassen. Im derzeitigen Betrieb innerhalb der bestehenden Anlage werden pro Verkehrstag ca. 190 Lkw abgefertigt, so dass sich eine Steigerung von bis zu 100 Lkw pro Tag ergeben kann. Hierbei ist zunächst zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen im dortigen Bereich wesentlich durch den Verkehr auf der B 15 geprägt wird (siehe Schalltechnische Untersuchung Seite 55 f.). Im Bereich um die Einmündung der Wunsiedler Straße wurde hier bereits 2008 ein DTV-w (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags) von rund 25.000 Kfz/24h ermittelt, wobei der SV-Anteil (Schwerverkehr = Lkw, Busse, etc.) bei über 2.000 SV/24h lag. Die Steigerung um bis zu 100 LKW fällt demgegenüber kaum ins Gewicht.


Reachstacker-Betrieb:
Bisher erfolgt die Umschlagtätigkeit ausschließlich über Reachstacker mit Dieselantrieb. Künftig wird der überwiegende Teil des Umschlags über 2 Portalkräne erfolgen, die mit lärmarmer Greif- und Antriebstechnik versehen sind (Elektrobetrieb). Zusätzlich werden zwar für das Containerdepot auf der Südseite der Anlage noch 2 Reachstacker mit Dieselantrieb tagsüber von 6 bis 22 Uhr eingesetzt. Im Nachtbetrieb zwischen 22 und 6 Uhr dürfen keine Reachstacker eingesetzt werden. Der Umschlag erfolgt ausschließlich durch einen elektrisch betriebenen Portalkran im westlichen Bereich des Terminals auf 300 m Länge. Hinzu kommt, dass in Richtung Schollenteich/Alsenberg auf der Süd-, bzw. Südostseite der Anlage eine ca. 240 m lange und 4 bis 8 m hohe Lärmschutzwand errichtet wird. Durch diese Wände werden die dahinterliegenden Siedlungsbereiche zusätzlich auch vor Luftschadstoffbelastungen aus der Anlage abgeschirmt.

Die Luftschadstoffbelastung wird sich somit durch die Erweiterung der Anlage nicht relevant erhöhen.

3.4.3.9 Einwender 27

Hinsichtlich der Einwendungen zu einer fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1.9 verwiesen. Anhaltspunkte für eine strategische Umweltprüfung sind nicht ersichtlich. Dies ergibt sich weder aus §§ 14 b bis 14 d UVPG, noch handelt es sich um ein Vorhaben aus Anhang 3 des UVPG. Entsprechende Vorhaben sind vielmehr unter Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG enthalten, für die nach Spalte 2 eine Verpflichtung zu einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach §§ 3c Satz 1 UVPG besteht. Hinsichtlich der Einwendungen zum Nacht-, Sonn- und Feiertagsbetrieb sowie zu Lärmschutz auf der Nordseite wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1.3 bis C. 3.4.1.5 verwiesen.

Außerdem ist zu den weiteren Einwendungen noch Folgendes anzuführen:

Einwand zu geringe Emissionsansätze bei der Prognose insbesondere nachts

Soweit vorgetragen wird, dass nächtliche Lkw-Rangiertätigkeiten nicht ausreichend berücksichtigt würden, wird zunächst auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. 3.3.5.2.1 (Betriebsbezogene Fahrzeuggeräusche, Straße) verwiesen. Darüber hinaus wird im Einzelnen auf Folgendes hingewiesen. Für die Geräuschemissionen der Lkw während der Fahrt auf dem Betriebsgelände wurde ein durch Messungen des Gutachters verifizierter Schallleistungspegel für eine Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h in Ansatz gebracht. Eine höhere Geschwindigkeit als 20 km/h ist aus betriebsorganisatorischen Maßnahmen nicht anzusetzen. Obwohl ein Rangieren der Lkw beim vorliegenden Betriebsflächenlayout (Einfahrstraßenregelung) eigentlich nicht erforderlich ist, wurde nachts entsprechend einschlägiger fachlicher Studien 30 Minuten Leerlauf- und 30 Minuten Rangierzeit pro Stunde berücksichtigt. Die Prognoseeingangsdaten liegen damit auf der sicheren Seite.

Mit Auflage A. 3.4.8 setzt die Planfeststellungsbehörde die angenommene Geschwindigkeit von 20 km/h als Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf dem Terminalgelände fest sowie die Verpflichtung des Betreibers, diese durch entsprechende Beschilderung sicherzustellen und zu überwachen.

Klarzustellen ist, dass die Eingangsdaten für die Prognose der Maximalpegel keinesfalls eine „besondere Umsichtigkeit“ der Fahrer unterstellt.

Die Forderung nach einer erneuten schalltechnischen Berechnung mit geänderten Eingangsparametern ist daher zurückzuweisen.

_Einwand Anzahl der Maximalpegel während der Nachtzeit nicht bekannt_

Es wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.2 (Einwand Häufigkeit der Maximalpegel) sowie unter C. 3.3.5.4.3 verwiesen.

_Einwand zu geringer Gebietsumgriff zur Ermittlung der Auswirkungen der Lärmimmissionen_

Im Vorfeld der Planung wurden die für die Schalltechnische Untersuchung herangezogenen Immissionsorte in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt der Stadt Hof festgelegt, um alle relevanten Bereiche im Umfeld des Vorhabens abzudecken. Im Erörterungstermin wurden die Grundlagen der Untersuchung nochmals dargelegt und darauf hingewiesen, dass die Prognoseansätze jeweils auf der sicherer, also höheren Seite gewählt wurden. Die Immissionsorte wurden auch so gewählt, dass sie oberhalb der Abschirmbereiche vorhandener Gebäude liegen, so dass sich z. B. ein Gebäudeabriss nicht auf die Werte am ausgewählten Immissionsort auswirkt.

In nordöstlicher Richtung wurden hierbei die Immissionsorte IO 8a (Wartleite1 in ca. 1,1 km Entfernung zum Vorhaben) und 8b (Untere Wart 10 in ca. 1,4 km Entfernung) ausgewählt, die sich jeweils in einem reinen Wohngebiet befinden und bei denen eine ungehinderte Schallausbreitung vom Terminal ohne Abschirmung durch Gebäude berücksichtigt wurde. Die Immissionsrichtwerte der Prognosen für ein reines Wohngebiet werden hier sowohl tags als auch nachts deutlich unterschritten. Gleiches gilt für die Maximalpegel im Tag- und Nachzeitraum.

In westlichen bzw. südwestlichen Bereich zur geplanten Anlage befindet sich Immissionsort am Klinikum. Obwohl eine weitere Berechnung fachlich nicht angezeigt ist, wurden dennoch drei weitere repräsentative Immissionspunkte herangezogen und für diese eine Berechnung aufgrund der Vorgaben der schalltechnischen Untersuchung durchgeführt. Bei diesen drei Punkten am Anspannweg (zwischen Parseval- und Ernst-Reuter-Straße, WA), an der Beethovenstraße/Ecke Eichendorffstraße (faktisches WA) und am Ende der Max-Eichhornstraße (reines Wohngebiet) werden an allen Punkten die Richtwerte für die Tag- bzw. Nachtzeit sehr deutlich unterschritten.

Soweit vorgetragen wird, durch die Tal- bzw. fast als Kessellage zu beschreibende Situierung des Bahnbetriebsgeländes ergeben sich eine andere Lärmausbreitung ist darauf hinzuweisen, dass die örtlichen Geländegegebenheiten in der Schallausbreitungsberechnung berücksichtigt wurden. Hierfür wurde ein seitens der Stadt Hof zur Verfügung gestelltes großflächiges digitales Höhenlinienmodell mit den ört-
lichen Geländeinformationen der amtlichen topographischen Karten des Landes Bayern zugrunde gelegt. Hierzu wird auf C. 3.3.5.2.2 verwiesen.

Ein Erfordernis für eine neue schalltechnische Untersuchung unter Verwendung weiterer Immissionsorte besteht nicht, da eine solche Untersuchung zu keinem Informationsgewinn führen würde und von den zuständigen Fachbehörden, die die Wahl der Immissionsorte selbst abgestimmt bzw. für plausibel erklären, nicht gefordert wird.

Forderungen zur Kontrollierbarkeit der Betriebsbeschränkungen, zu Erweiterungen des Schallschutzes in Richtung Südwesten sowie zur Nachrüstpflicht für schalltechnische Innovationen

Die organisatorischen Lärmminderungsmaßnahmen sind wesentlicher Bestandteil für die Zulassung des geplanten Betriebes insbesondere während der Nachtzeit (nur 1 Portalkran ohne akustisches Warnsignal, keine Reachstacker, nur Um- schlag auf den innenliegenden Gleisen, nur westliche 300 m Kranbetrieb angrenzend an den Luftsteg zwischen 22 und 6 Uhr, Contain erstapelwand nach Norden). Sie sind als Nebenbestimmung unter A. 3.4.4 dieses Beschlusses festgeschrie- ben.


Hinsichtlich geforderter Erweiterungen des Schallschutzes in Richtung Südwesten wird auf die im vorherigen Punkt vorgebrachten Ausführungen zum Einwand des zu geringen Gebietsumgriffs verwiesen. Es wurden keine Richtwertüberschreitungen in den Siedlungsbereichen ermittelt, die zusätzliche Schallschutzmaßnahmen für diese Gebiete erfordern.

Unter A. 3.4.10 wurde eine Nebenbestimmung festgeschrieben, „dass die Anlage nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung zu errichten, zu warten und zu betreiben ist“. Die genauen Festlegungen können der dortigen Nebenbestimmung entnommen werden. Eine über den aktuellen Stand der Technik hinausgehende Verpflichtung kann nicht gefordert werden.

3.4.3.10 Einwender 29

Hinsichtlich der Einwendungen zu den Maximalpegeln und zum Standort wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. In Bezug auf die Belästigung durch Lkw-Fahrverkehr durch die Stadt wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.3.7 und C. 3.4.3.8 verwiesen.

3.5 Abwägung

Nach Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sowie unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen kann das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zugelassen werden.
Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung geprüft und alle Belange in die Abwägung eingestellt.


Zwar führt das Vorhaben in Bezug auf bestimmte Schutzgüter i.S.v. § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG zu nicht unerheblichen Umweltauswirkungen (vgl. oben unter C. 2.2). Mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Konfliktvermeidungsmaßnahmen, Minimierungsmaßnahmen und Kompensationsmaßnahmen und die festgesetzten Nebenbestimmungen, welche die Beeinträchtigungen insgesamt auf ein verträgliches Maß reduzieren, wird das Vorhaben durch die Planfeststellungsbehörde aber dennoch zugelassen.


In Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander überwiegen damit die Belange zugunsten des Vorhabens. Durch die Vorhabenplanung, die Zusagen des Vorhabenträgers sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügten Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltsvorsorge berücksichtigt wurden. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote wurden beachtet.

3.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die unter A. 4 verfügte Widmung der Erschließungsstraße folgt aus Art. 6 Abs. 6 BayStrWG.

4. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 Kostengesetz (KG).
**D. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe** Klage bei dem

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München


Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.


Die Erhebung von Rechtsbehelfen per E-Mail ist nicht zulässig.

**E. Hinweise zu Bau und Betrieb**

**Allgemeines:**

- Die Veröffentlichung der Ausschreibung der Bauleistung ohne behördliche Freigabe der Ausführungsplanung geschieht auf eigenes Risiko des Antragsstellers.

- Bauliche Anlagen sowie andere Anlagen und Einrichtungen sind so zu bauen, instand zu halten, zu ändern und zu nutzen, dass die Einhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie die besonderen Anforderungen, die aus dem Bahnbetrieb herrühren, gewährleistet sind.

- Aus § 4 Abs. 1 AEG und § 2 EBO ergibt sich, dass Bauprodukte, Bauarten und Komponenten nur verwendet werden dürfen, wenn bei ihrer Verwendung die baulichen Anlagen bei ordnungsgemäßer Instandhaltung während einer dem Zweck entsprechenden angemessenen Zeitdauer die allgemeinen Anforderungen (siehe Anhang 1 Nr. 2) der Gesetze und Verordnungen sowie die Anforderungen aus Anweisungen gemäß § 5a Abs. 2 AEG erfüllen und diese Bauprodukte gebrauchstauglich sind.

- Bei der Herstellung und Einbau der Bauprodukte / Bauarten sind die jeweils
gültigen bauaufsichtlichen Unterlagen (Zulassungen, Typenprüfungen, Prüfzeugnisse) und die Anwendungsrichtlinien / Einbauvorschriften der Hersteller zu beachten.

Betrieb:
- Die Bedienungsanweisung ist für die geänderte Eisenbahninfrastruktur in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Container Terminal Hof) und den bedienenden Eisenbahnverkehrsunternehmen vor Inbetriebnahme der neuen Anlagen zu aktualisieren und bei der eisenbahntechnischen Abnahme vorzulegen.

Gleis- und Tiefbau:
- Auf bestehende Kabel- und Leitungslagen im Baubereich ist zu achten und sicherzustellen, dass diese durch die Baumaßnahmen nicht beschädigt werden.

F. Hinweis zur Auslegung des Plans


Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen sowie gegenüber den Vereinigungen i. S. v. § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG als zuge stellt.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die ortsübliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

Im Übrigen kann der Planfeststellungsbeschluss auch auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken

www.regierung.mittelfranken.bayern.de


Ott
Regierungspräsidin