

## **Regierung von Mittelfranken**



### **Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für**

die Erweiterung des Güterverkehrszentrums Hof am ehemaligen Güter-  
bahnhof Hof durch die Container Terminal Hof GmbH

Ansbach, den 02.02.2016

Inhalt	Seite
<b>A. Tenor.....</b>	<b>3</b>
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>B. Sachverhalt .....</b>	<b>18</b>
<b>C. Entscheidungsgründe .....</b>	<b>20</b>
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 Planrechtfertigung .....	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 Gesamtlärbetrachtung.....	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
<b>D. Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>121</b>
<b>E. Hinweise zu Bau und Betrieb .....</b>	<b>121</b>
<b>F. Hinweis zur Auslegung des Plans .....</b>	<b>122</b>

**Vollzug des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bayerisches 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.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren vom Vorhabenträger zugesichert wurden, sind – auch wenn sie nicht in den festgestellten Plan aufgenommen wurden – durchzuführen, soweit sie dem öffentlich-rechtlichen Regelungsbereich der Planfeststellung unterliegen. Sonstige Zusagen bleiben von der Planfeststellung unberührt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigelegt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. In den tektierten Plänen sind die Änderungen aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht besonders gekennzeichnet. Die ursprünglichen Pläne sind zur Erkennbarkeit der Änderungen nachrichtlich beigelegt.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	Inhaltsverzeichnis (nachrichtlich)	
1	Erläuterungsbericht vom 13.08.2014 mit Anlage 1 zum Erläuterungsbericht (Rechtfertigung des Vorhabens)	
1T	Tektur zum Erläuterungsbericht vom 25.09.2015	
2	Betriebsbeschreibung vom August 2014	
2T	Tektur zur Betriebsbeschreibung vom 25.09.2015	
3	Kostenermittlung vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	
4	Übersichtsplan vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	
5	Grundstücksplan mit Planfeststellungsplan vom 30.07.2014	1:2.000
6	Bestandsplan mit rückzubauenden Anlagen vom 30.07.2014	1:1.000
7.1T	Lageplan gesamte Containeranlage vom 25.09.2015	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.2T	Lageplan Containeranlage Ostseite vom 25.09.2015	1:500
7.3T	Lageplan Containeranlage Westseite vom 25.09.2015	1:500
7.1	Lageplan gesamte Containeranlage vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	1:1000
7.2	Lageplan Containeranlage linke Seite vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	1:500
7.3	Lageplan Containeranlage rechte Seite vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	1:500
8.1T	Regelquerschnitt 1 Containerumschlagplatz vom 08.12.2015	1:100
8.2T	Regelquerschnitt 2 Containerumschlagplatz vom 08.12.2015	1:100
8.4T	Regelquerschnitt 4 Detail zur Anlage 8.2 - STRASSE vom 24.09.2015	1:50
8.5T	Regelquerschnitt 3 Ph37-Gleis aus Stahlbeton vom 24.09.2015	1:20
8.1	Regelquerschnitt 1 Containerumschlagplatz vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	1:100
8.2	Regelquerschnitt 2 Containerumschlagplatz vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	1:100
8.3	Regelquerschnitt 3 Detail zur Anlage 8.1 - STRASSE vom 30.07.2014	1:50
8.4	Regelquerschnitt 4 Detail zur Anlage 8.2 STRASSE vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	1:50
8.5	Regelquerschnitt 3 Ph37-Gleis aus Stahlbetonplatte vom 30.07.2014 (nachrichtlich)	1:20
8.6	Regelquerschnitt 4 Ph37-Gleis, S49-Gleis vom 30.07.2014	1:20
9	Neubau Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude Grundrisse, Ansichten, Schnitt, vom 30.07.2014 und Erläuterungen vom 25.04.2014	1:100
10	Wasserwirtschaftliche Sachverhalte vom 30.07.2014 mit Anlagen	
11.1	Kanalbestandsplan südöstlicher Bereich vom 28.08.2013	1:500
11.2	Kanalbestandsplan mittlerer Bereich vom 28.08.2013	1:500
11.3	Kanalbestandsplan nordwestlicher Bereich vom 28.08.2013	1:500
11.4	Infrastruktur vom 30.07.2014	1:1.000
12	Brandschutzkonzept vom 14.04.2014/13.08.2014 mit Anlagen unter Berücksichtigung der Ausführungen in der Tektur zum Erläuterungsbericht vom 25.09.2015	
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) –Textteil- vom 15.07.2014	
13.1	LBP Karte Bestands- und Konfliktplan vom 15.07.2014	1:1.500
13.2.1	LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahmen im	1:1.500

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	Planfeststellungsbereich vom 15.07.2014	
13.2.2	LBP Karte Übersicht Landschaftspflegerische Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsbereichs im räumlichen Zusammenhang vom 15.07.2014	1:3.500
13.2.2.1	LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme A3(CEF) – Aufwertung ehemaliges Kleingartengelände als Zauneidechsenlebensraum vom 15.07.2014	1:2.000
13.2.2.2	LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme A4(CEF) – Entsiegelung und anschließende Gestaltung als neuer Zauneidechsenlebensraum vom 15.07.2014	1:500
13.2.2.3	LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme A5(CEF) – Freistellung der Kuppe am Schollenteich als Zauneidechsenlebensraum vom 15.07.2014	1:500
13.2.3	LBP Karte Übersicht Landschaftspflegerische Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsbereichs in größerer Entfernung vom Eingriffsbereich vom 15.07.2014	1:5.500
13.2.3.1	LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme E2 – Waldrandgestaltung, Heckenpflanzung und extensive Wiesenmahd an der Frauenlobstraße vom 15.07.2014	1:1.000
13.2.3.2	LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme E3 – Gehölzfreistellung im Steinbruch Teufelsberg/Mühlleite sowie Neuschaffung von mageren Böschungen und extensive Wiesenmahd vom 15.07.2014	1:1.500
13.2.3.3	LBP Karte Landschaftspflegerische Maßnahme E4 – Heckenpflanzung sowie Schaffung eines Zauneidechsenlebensraums durch Oberbodenabtrag und extensive Wiesenmahd im Bereich Flöhbühl vom 15.07.2014	1:1.000
14	Spezielle Artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 15.07.2014 (nachrichtlich)	
15	Baugrundgutachten vom 05.02.2010 mit Anlagen (nachrichtlich)	
16	Schalltechnische Untersuchung vom 10.07.2014 mit Anlagen, ergänzt um Untersuchung 40 dB(A)-Isophone nördlich des Vorhabens vom 08.01.2015	
17.1	Umweltverträglichkeitsstudie vom 19.03.2015	
17.2	Formular zur Umwelterklärung vom 29.04.2014 mit ergänzenden Angaben vom 30.04.2014 (nachrichtlich)	
17.3	Erkundung von zusätzlichen Standorten (Standortanalyse) vom 29.05.2015 (nachrichtlich)	
17.4	Bewertung von alternativen Standorten für die Errichtung/Ausbau eines KV-Terminals am Wirtschaftsstandort Hof vom 03.06.2015 (nachrichtlich)	

Auf den in der Nebenbestimmung A. 3.2.10 genannten Lageplanausschnitt der DB AG vom 18.12.2015 wird zusätzlich verwiesen.

### **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 Vermeidung und Verminderung von Eingriffen sind die vorgesehenen Maßnahmen „Baumfällung im Zeitraum Anfang Oktober bis Ende Februar“, „Baufeldberäumung im selben Zeitraum“, „Festlegung und Einzäunen von Tabuflächen zum Schutz der Zauneidechse“, „Einfangen und Umsiedeln von Zauneidechsen im Baubereich“ erforderlich und durchzuführen.

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 aufzuwertenden 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 aufzuhängen.

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

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.

3.1.3 Die Einzelheiten zur Gestaltung und Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen einschließlich der CEF-Maßnahmen und der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan und der saP (Unterlagen Nrn. 13 und 14) sind im Rahmen einer detaillierten Ausführungsplanung von einem Fachbüro in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Hof festzulegen.

In der Planung sind die Belange der durch das Vorhaben betroffenen Rote-Liste-Arten 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.
- 3.1.7 Bis spätestens 2 Monate nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses ist der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Hof der Bestandsplan der CEF-Maßnahmen für den Abriss bestehender Gebäude auf dem Gelände des geplanten Güterverkehrszentrums (GVZ) Hof aufgrund des Negativattestes der Regierung von Mittelfranken vom 11.06.2013, Az.: RMF-SG32-4354-9-4-25 an die CTH GmbH Hof vorzulegen. Die Maßnahmen sind auf Seite 4 der „Artenschutzrechtlichen Beurteilung des geplanten Gebäudeabrisses auf dem Gelände des Geplanten Güterverkehrszentrums Hof“ der GFN-Umweltplanung vom 06.09.2013 angeführt. Die Details der Plandarstellung sind mit der Stadt Hof abzustimmen. Eine Kopie des Bestandsplans ist der Regierung von Mittelfranken zur Kenntnis zu übersenden.

## **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 Regellichtraum 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. Gleissperren im betroffenen Abschnitt) vorzunehmen
- 3.2.4 Gutachter, Prüfämter bzw. Prüfengeure müssen nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften für den jeweiligen Fachbereich zugelassen sein und werden von der Landeseisenbahnaufsichtsbehörde beauftragt. Die Ergebnisse der Prüfungen werden mit gesonderten Bescheiden freigegeben. Die Kostentragung der anfallenden Gebühren und Auslagen obliegt dabei dem Antragsteller.

- 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:
- Gemäß Lageplanausschnitt werden die Gleise 218, 219 und 220 durchgehend mit Oberleitung überspannt. Dies geschieht durchgehend mit Mehrgleisausleger an den Masten N53, N49, N48, ff. in der Mastgasse.
  - 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.
  - Zwischen dem Mast N55 und der FÜ Luftsteg stehen südlich des Gleises 220 keine Fahrleitungsmaste (EG= Nord, CTH=Süd).
  - 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 neben 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 des Planumschutzschichtsand / Frostschutzschichtmaterial, als auch die erzielten Tragfähigkeiten und Einbaudichten.

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

Planum:  $Ev_2 = 80 \text{ MN/m}^2$ ;  $D_{pr} = 0,95$   
Erdplanum:  $Ev_2 = 45 \text{ MN/m}^2$ ;  $D_{pr} = 1,00$ .

- 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 Kanal-kamera 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 Schweißen 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-

auftragen. Die ordnungsgemäße Ausführung der Schweißarbeiten ist der Landeseisenbahnaufsicht zur eisenbahntechnischen Abnahme durch ein Schweiß- und Verspannprotokoll nachzuweisen.

- 3.2.22 Die Abnahme von Baumaßnahmen von STE-Anlagen bedingt eine Abnahmeprüfung, wobei Abnahmeprüfer einzusetzen sind, die weder an der Aufstellung und der Prüfung von Unterlagen, noch an der Montage der Anlage beteiligt gewesen sein dürfen. Über die Abnahme ist eine Abnahmeniederschrift zu fertigen und der Landeseisenbahnaufsicht vorzulegen. Die Abnahme darf ausschließlich durch von der Regierung von Mittelfranken oder dem Eisenbahn-Bundesamt zugelassene Abnahmeprüfer durchgeführt werden.
- 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

Die Lagerung und der Umschlag von Containern, die wassergefährdende Stoffe enthalten, müssen auf einer separaten stoffundurchlässigen Fläche stattfinden. Zu beachten sind dabei insbesondere statische Eigenschaften der Fläche, Gestaltung der Rinnsteine, Fugenabdichtung, Verwendung von zugelassenen Bauprodukten.

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 m<sup>3</sup>) 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.

Vor dem Umschlag von Containern mit wassergefährdenden Stoffen ist der Schieber im Kontroll- und Absperrschacht der Abstellfläche immer zu schließen. Werden nach dem Umschlag keine Leckagen festgestellt, kann der Schieber wieder geöffnet werden. Die Funktion des Schiebers ist regelmäßig zu kontrollieren.

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

Für havarierte Gefahrgutcontainer ist eine Leckagewanne mit bauaufsichtlicher Zulassung vorzuhalten. Havarierte Container sind unverzüglich in diese Leckagewanne zu stellen.

### 3.3.1.3 Wasch- und Tankplatz

Für das Waschen von Containern und das Betanken der Greifstapler (Reachstacker) 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 Schlammfall als „mittel“ einzustufen. Hierfür ist ein Schlammfangvolumen von mindestens 3000 Liter vorzusehen.

Gemäß Anhang 49 der Abwasserverordnung ist im Ablauf der Abscheideranlage ein Kohlenwasserstoffgehalt von 20 mg/l, gemessen als Kohlenwasserstoff-Index, einzuhalten. Betrieb und Wartung der vorgesehenen Abscheideranlage hat hierzu nach den Vorgaben der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung zu erfolgen. Der Wert gilt unter diesen Voraussetzungen als eingehalten.

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-Kanalssystem mit entsprechend geeigneten Absperrreinrichtungen aus- bzw. nachzurüsten. Zusätzlich ist der mit Tektur vom 25.09.2015 geplante zusätzliche Rückhaltebehälter mit einem Auffangvolumen von 225 m<sup>3</sup> mit den vorgesehenen Absperrvorrichtungen zu errichten, um die Rückhaltung des Löschwassers auch bei gefülltem Stauraumkanal gewährleisten zu können.

Die entsprechenden Einrichtungen sind in regelmäßigen Abständen zu prüfen und instand zu halten. Die Prüfung ist zu dokumentieren. Die Vorgaben der Planfeststellungsunterlage Anlage Nr. 12.2 sind hierbei zu beachten.

#### 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

3.4.1 Die Bestimmungen der TA Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998, GMBI 1998, Nr. 26, S. 503) sind zu beachten.

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-

nerterminals dürfen an den darin genannten Immissionsorten ebenfalls nicht überschritten werden.

- 3.4.3 Für die Tagzeit ist der Einsatz von Greifstaplern (Reachstacker) auf die in der Betriebsbeschreibung angegebene Anzahl von 2 Containerstaplern 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 Umschlagsbereiches) 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 Regelung A. 3.4.6 zu errichten.
- 3.4.5 Zur Kontrolle der Betriebsbeschränkungen ist ein Videomonitoring einzurichten. Durch entsprechende Positionierung der Kameras ist sicherzustellen, dass eine Überwachung der Arbeitsbereiche gewährleistet werden kann. Hierzu sind in Abstimmung mit dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof Überwachungskameras zu installieren, deren mit Datum und Uhrzeit versehenen Ergebnisse beim technischen Umweltschutz der Stadt Hof abrufbar sind. Die Kosten der technischen Ausstattung hat der Vorhabenträger zu tragen. Das mit der Stadt Hof abgestimmte Konzept zur Installation des Videomonitorings ist der Regierung von Mittelfranken mitzuteilen.
- 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 Arbeitsbereichs zuzüglich einer Containerlänge Überstand auf östlicher Seite während der gesamten Nachtzeit kontinuierlich errichtet ist.
- Das Videomonitoring erstreckt sich auf das Vorhandensein dieser Containerstapelwand während der Nachtzeit.
- 3.4.7 Für Anwesen im Umfeld der Bahnhofstraße und des Bahnhofplatzes, bei denen der Anlagenlärm den nächtlichen Immissionsrichtwert für ein Mischgebiet von 45 dB(A) überschreitet, ist passiver Schallschutz nach der VDI-Richtlinie 2718 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ vorzusehen. Die Frischluftversorgung der betroffenen Räumlichkeiten ist durch den Einbau von Lüftern zu gewährleisten.
- 3.4.8 Die in der schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 enthaltenen Randbedingungen, die eine Schallminderung bewirken, sind umzusetzen. Hierzu gehört auch die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit für Lkw von 20 km/h auf dem Betriebsgelände, die von Betreiberseite durch entsprechende Beschilderung sicherzustellen 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 eingehende 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.

- 3.4.10 Die Anlage ist nach dem Stand der Technik zur Lärminderung zu errichten, zu warten und zu betreiben. Sie ist so zu betreiben, dass die Geräuschemissionen möglichst gering sind. Dies bezieht sich auch auf die 2 Reachstacker. Die Portalcräne sind entsprechend den Ausführungen in der Schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 mit der darin dargestellten neuesten lärmarmen Greif- und Antriebstechnik auszurüsten. Dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof ist wiederkehrend alle drei Jahre im Rhythmus der wiederkehrenden Messungen ein Nachweis vorzulegen, dass die eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der jeweils aktuellen Lärminderungstechnik entsprechen.
- 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-Rückfahrwarner) 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 Portalcräne und der Reachstacker unter lärmtechnischen Gesichtspunkten vorzulegen.

- 3.4.16 Die Bestimmung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen –“ (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 sind anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen.

- 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.
- 3.4.19 Beim Errichten der südlichen Lärmschutzwand ist das geplante lärmärmere Verfahren der Flachgründung einzusetzen. Hierbei ist eine mittägliche Ruhezeit von 2 h für lärmintensive Geräte einzuhalten. Eine Nettobetriebszeit von 8 Stunden darf nicht überschritten werden. Eine andere Bauausführung ist nur nach Vorlage einer die Möglichkeiten der Lärminderung zur Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm ausschöpfenden Ausführungsplanung und deren Billigung durch die Planfeststellungsbehörde zulässig.
- 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 Lärminderung 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 Lärminderung 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 Leichtbauhalle 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 Anfahrerschutz aus Betonleitwänden zu versehen.

### 3.8.4 Zugang zur Infrastruktur

Die Infrastruktur muss den Status „öffentlich“ beinhalten. Der straßen- und schiene-seitige Zugang und die Benutzung der Anlage des kombinierten Verkehrs hat dauerhaft diskriminierungsfrei zu erfolgen.

## 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

Die Container Terminal Hof GmbH, Industriestraße 6, 95128 Döhlau, trägt als Vorhabenträger die Kosten des Verfahrens. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

## **B. Sachverhalt**

Die Container Terminal Hof GmbH beabsichtigt, auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Hof das bestehende Güterverkehrszentrum zu erweitern. Vorgesehen ist die Errichtung zweier innen liegender Umschlaggleise. Über zwei Portal Kräne soll zukünftig der überwiegende Teil des Containerumschlags Schiene-Straße abgewickelt werden. Im Rahmen der Maßnahme soll auch ein neues Verwaltungsgebäude errichtet werden. Die Erschließung des Geländes ist von der Bundesstraße 15 über die Wunsiedeler Straße und eine neue Erschließungsstraße beginnend am sogenannten „Luftsteg“ geplant.

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 Planunterlagen wurden in der Zeit vom 08.09.2014 bis 07.10.2014 nach ortsüblicher Bekanntmachung durch die Stadt Hof vom 30.08.2014 in der Frankenpost Hof zur allgemeinen Ansicht bei der Stadt Hof öffentlich ausgelegt. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Hof oder bei der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 21.10.2014 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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).

Die vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 09.12.2014 in der Freiheitshalle in Hof erörtert. Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie die privaten Einwender wurden hiervon benachrichtigt. Der Benachrichtigung der privaten Einwender, der Stadt Hof, der DB und der Regierung von Oberfranken wurde die Stellungnahme des Vorhabenträgers zu den jeweils vorgebrachten Einwendungen beigelegt. Im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung des Termins. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

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.

Hierzu wurde die vom Vorhabenträger erstellte Umweltverträglichkeitsstudie mit Stand 19.03.2015 nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung durch die Stadt Hof in der Frankenpost Hof am 25.04.2015 vom 28.04.2015 bis 27.05.2015 bei der Stadt Hof zur allgemeinen Ansicht ausgelegt. Nachrichtlich wurden die Planunterlagen der Auslegung beigegeben. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Anregungen und Bedenken zur Umweltverträglichkeitsprüfung zum Vorhaben bis spätestens 10.06.2015 bei der Stadt Hof oder bei der Regierung von Mittelfranken schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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.

Folgenden, 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)

Eine neue oder stärkere Betroffenheit von Dritten wird durch die Planänderung nicht ausgelöst. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu gutachterlich überprüfen lassen, ob sich infolge der Tektur Änderungen in Bezug auf Ergebnisse der Geräuschimmissionsprognosen ergeben. Dies ist nicht der Fall. Die Aussage des Lärmgutachters bezüglich der Tektur ist nach Stellungnahme des Technischen Umweltschutzes an der Regierung von Oberfranken nachvollziehbar und plausibel. Gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG war daher keine erneute Beteiligung von Dritten veranlasst.

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.

Nach § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Im Gegensatz zu verschiedenen Vorschriften des AEG (z. B. § 6 Abs. 1 Satz 2 Nrn. 1 - 3, § 8, § 9 AEG) gilt § 18 AEG auch für nichtöffentliche Eisenbahnen, so dass auch deren Betriebsanlagen grundsätzlich planfeststellungspflichtig sind. Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn im Sinne des § 18 AEG gehören die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, soweit sie unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.

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 rechtsgestaltend 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 nach § 9 UVPG i.V.m. § 18 a AEG und § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) die Öffentlichkeit nochmals ergänzend zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beteiligt. Anregungen und Bedenken zur Umweltverträglichkeitsprüfung sind von Dritten nicht eingegangen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbststän-

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**

Das Vorhaben umfasst den Rückbau alter Gleisanlagen und die Erweiterung des bestehenden Güterverkehrszentrums auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Hof. Vorgesehen ist der Bau zweier neuer innen liegender Umschlaggleise. Über zwei neue Portalkräne soll zukünftig der Containerumschlag Schiene-Straße abgewickelt werden. Der Containerumschlag zwischen Lkw und den Abstellflächen außerhalb des Arbeitsbereichs der Portalkräne soll über zwei Reachstacker erfolgen. Zur Reparatur von Schadcontainern und Umschlagfahrzeugen soll eine Leichtbauhalle errichtet werden. Außerdem ist im Südosten des Vorhabengebietes ein neues, zweigeschossiges Verwaltungs- und Abfertigungsgebäude vorgesehen. Die Erschließung des Geländes ist von der Bundesstraße 15 über die Wunsiedeler Straße und eine neue Erschließungsstraße beginnend am sogenannten „Luftsteg“ geplant.

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**

Das Vorhabengebiet gehört zur geologischen Großregion des „Ostbayerischen Grundgebirges“. Der Bereich um die Stadt Hof ist hierbei noch als westlichster Teil in der Naturraum-Haupteinheit „Vogtland“ der Naturraum-Einheit „Mittelvogtländisches Kuppenland“ zuzuordnen.

Das Gelände relief ist weitgehend flachwellig. Vernässte Böden sind weit verbreitet. In der offenen Landschaft ist aufgrund der günstigeren Bodenverhältnisse zu angrenzenden Regionen intensiver Ackerbau möglich. In steilen und feuchten Bereichen finden sich größere Wald- und Grünlandbereiche.

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

sen-Tannen-Buchenwald entwickeln. Am östlichen Rand reicht der Einflussbereich der Saale in das Vorhabengebiet hinein. In diesem feuchteren, mäßig basenversorgtem Bereich würde sich ein Zittergrasseggen-Stieleichen-Hainbuchenwald im Komplex mit bachbegleitendem Hainmieren-Schwarzerlen-Auenwald einstellen.

Das geplante Vorhaben befindet sich innerhalb der kreisfreien Stadt Hof im südöstlichen Anschluss an die Gleisanlagen des bestehenden Hauptbahnhofes. Derzeit wird der Planfeststellungsbereich, abgesehen von den im Osten der Fläche gelegenen Bahnbrachen, bereits als Güterbahnhof genutzt. Im westlichen und mittleren Teilbereich befinden sich das Gebäude des Hauptzollamtes, Flächen die der Nutzung als Güterbahnhof unterliegen, bereits geräumte Flächen ehemaliger Gebäude sowie Verkehrswege. Im östlichen Bereich des Vorhabengebietes haben sich großflächige Bahnbrachen in verschiedenen Sukzessionsstadien entwickelt, die vor allem durch magere Vegetationsbestände geprägt werden. Am südöstlichen Rand des Vorhabengebiets befindet sich eine teilweise mit Gehölzen bewachsene Böschung.

Das Vorhabengebiet wird im Norden und Nordosten von Gleisanlagen der DB und dem daran angrenzenden Bahnhofsviertel und im Süden und Südwesten von Gewerbe- und Wohngebieten umgeben. Natürliche Oberflächengewässer sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden. Südöstlich grenzt der Schollenteich an das Vorhabengebiet an. Östlich der Gleisanlagen des Bahnhofsbereichs zieht sich das Flusstal der Sächsischen Saale in Süd-Nord-Richtung.

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

Die Verkehrserschließung 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 lärmarmen Greif- und Antriebstechnik,
- Betriebliche Beschränkungen zur Nachtzeit (nur 1 Portalkran, Einschränkung des Arbeitsbereiches des Krans, Begrenzung auf die innenliegenden 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 Vorhabensbereich vorkommenden Zauneidechsen und Umsetzung in die eingezäunten Bereiche,

- Erstellung weiterer im Umfeld der Maßnahme vorgesehener vorgezogener CEF-Maßnahmen A3 bis A5 sowie der Kompensationsfläche E1 für Zauneidechsen,
- 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 kontaminierter Bodenschichten, ggf. Beprobung und ordnungsgemäße Beseitigung,
- Rückhaltungsmöglichkeit für verunreinigtes Löschwasser sowie für Oberflächenwasser
- 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 Umwelt - ohne Bezug auf ein konkretes Schutzgut - wie folgt differenzieren:

- Anlagebedingte Auswirkungen ergeben sich durch die Versiegelung von Flächen, Überbauung, Verlust bzw. Beeinträchtigung von Boden und der Bodenfunktion, Veränderung der Erholungsfunktion, Zerstörung und Einschränkung von Lebensräumen, Funktionsverlust von Habitaten, Barrierewirkung und Kollisionsrisiko für Tierarten, Veränderung der Grundwasserneubildung, beschleunigter Oberflächenwasserabfluss, Verlust von Bereichen mit bioklimatischer Ausgleichsfunktion durch die Versiegelung, Veränderung der Temperaturverhältnisse, Verringerung der kaltluftbildenden Fläche, Veränderung lokaler Luftströme, 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-, Schadstoff- und Staubimmissionen, Zerstörung bzw. Einschränkung von Lebensräumen, Zerschneidung von Lebensräumen, Barrierewirkung und Kollisionsrisiko für Tierarten, mögliche Schadstoffeinträge aus belasteten Bodenschichten, beschleunigtem Oberflächenwasserabfluss, Verlust luftreinigender und temperatenausgleichender Gehölzbestände, Verlust an Landschaft, Erschütterungen;
- Betriebsbedingte Auswirkungen ergeben sich durch mögliche Schadstoffeinträge, Lagerung belastender Stoffe, Staubimmissionen, Lärmimmissionen, Erschütterung, 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 abzielen, mitberücksichtigt werden. Zudem werden die Vorbelastungen, 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 behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen privater Einwender und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

### 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 Lärmimmissionen, 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*

Während der Bauzeit ist durch den Betrieb der Baugeräte und den Baustellenverkehr mit vorübergehenden Lärmbelastungen zu rechnen, die überwiegend durch Betonverdichtungsarbeiten und Lkw-Verkehr mit Bau- und Rückbaumaterial geprägt werden. Gleiches gilt für Belastungen durch Luftschadstoffe.

Durch den Betrieb des erweiterten Containerterminals in der Tagzeit (6-22 Uhr von Montag bis Samstag) ergeben sich geringfügige zusätzliche Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe aufgrund des Mehrverkehrs durch die höhere Umschlagkapazität. Durch den zusätzlichen Sonn- und Feiertagsbetrieb während des Tages erfolgt eine Lärm- und Schadstoffmehrbelastung der angrenzenden Bereiche, da in dieser Zeit bisher keine Umschlagfähigkeit erfolgt ist. Mit dem künftig vorgesehenen Nachtbetrieb von 22-6 Uhr ist eine weitere zusätzliche Belastung der angrenzenden Bereiche verbunden. In dieser Zeit gilt ein deutlich eingeschränkter Betrieb gegenüber der Tagzeit.

#### *Visuelle Beeinträchtigungen*

Durch die Baufeldberäumung und die damit verbundene Rodung bzw. Fällung von Gehölzen, insbesondere im östlichen Teil des Vorhabengebiets, mit der anschließenden Errichtung der Lärmschutzwand kommt es zu einem Verlust flächengliedernder, naturnaher Elemente in diesem Bereich und zu einer Unterbrechung bzw. Störung der Sichtbeziehungen nach Norden.

#### Teilbereich Erholung

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

Mit dem geplanten Ausbau des Güterverkehrszentrums ergibt sich durch bauzeitliche sowie betriebsbedingte Lärm- und Schadstoffbelastungen eine geringfügige Verschlechterung der Naherholungseignung der angrenzenden Grünflächen im Bereich des Schollenteichs und unmittelbar östlich davon. Außerdem wird durch die Abzäunung von Tabuflächen, sowie von Teilen der CEF-Maßnahmen der Zugang zur freien Natur teilweise beeinträchtigt.



#### 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen ausschlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst. Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich des Lebensraumverlusts, der Arealverkleinerung, der Trennwirkung und der Immissionsbelastung untersucht. Die Bestandsbewertung, welche auf einer Erfassung der Biotop- und Nutzungsstruktur, der Auswertung der amtlichen Biotopkartierung und der Artenschutzkartierung, des Arten- und Biotopschutzprogramms für den Landkreis Hof, sowie faunistischen Übersichtsbegehungen und Befragungen von Gebietskennern und Experten basiert, ist in den Unterlagen Nrn. 13, 14 und 17 enthalten, auf die verwiesen wird.

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 Schadstoffimmissionen 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, Blauflügelige Sandschrecke und einige Pflanzenarten der Roten Liste.

Während der Bauzeit werden durch die Zwischenlagerung von Material und das Abstellen von Baumaschinen Flächen vorübergehend in Anspruch genommen. Außerdem sind Flächen für die Baurassen zum Rückbau von Gleis- und Bahnanlagen im Vorhabengebiet erforderlich. Daneben kommt es durch den Baumaschinen- und Fahrzeugeinsatz zu Lärm-, Staub-, Erschütterungs- und Schadstoffemissionen. Zusätzlich kommt es zu optischen Störreizen durch die Bautätigkeit im Bereich des Baufeldes die zu einer Vergrämung von Tieren führen kann. Des Weiteren besteht während der Bauphase eine Kollisionsgefahr für bodengebundene Arten wie Reptilien oder Laufkäfer mit Baufahrzeugen. Außerdem kann durch die Zerschneidung von Flächen innerhalb des Vorhabengebiets durch Ablagerungen und Baurassen eine vorübergehende Barrierewirkung für die vorgenannten Tierarten erzeugt werden.

Im Rahmen der Baufeldberäumung, sowie der Neuversiegelung von ca. 1,53 ha Fläche kommt es durch die Anlagenerweiterung zu einem weitgehenden Verlust von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere insbesondere im östlichen und südöstlichen Teil des Vorhabengebiets. Durch die hiermit verbundene Entfernung von Gehölzen werden potenzielle Quartiere und Brutplätze für hierauf angewiesene Tierarten beseitigt. Durch die Neuversiegelung kommt es zu einer dauerhaft erhöhten Barrierewirkung für bodengebundene Arten entlang des insgesamt versiegelten Teils der Anlage.

Die Inbetriebnahme des erweiterten Güterverkehrszentrums mit geänderten Betriebszeiten (Tag-/Nacht- und Wochenendbetrieb) führt es zu einer zeitlichen und räumlichen Veränderung der verursachten Emissionen im Vorhabengebiet. Insbesondere im bisher ungenutzten Ostteil des Gebiets kommt es zu einer Erhöhung

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

Mit der Inbetriebnahme des erweiterten Güterverkehrszentrums sind auch die Zunahme und die teilweise räumliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs gegenüber dem bisherigen Betrieb verbunden. Das Kollisionsrisiko für flugfähige und bodengebundene 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 landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben 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 derzeitigen 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 umgeschlagen. 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 Flächen vorübergehend für Baustrassen, Arbeitsräume um die Gleise und für den Rückbau nicht mehr benötigter Gleisanlagen in einem Umfang von ca. 4,1 ha beansprucht. Weitere Flächen werden durch die Zwischenlagerung von Material im Zusammenhang mit Neu- und Rückbau, sowie durch das Abstellen von Baumaschinen 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 Filtervermögens 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, Bodenverdichtungen und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

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**

Im Vorhabengebiet befinden sich keine natürlichen oder künstlichen Oberflächengewässer. Südöstlich des Vorhabengebiets liegt der Schollenteich und östlich des Vorhabens fließt die Sächsische Saale in Süd-Nord-Richtung.

Durch die zusätzliche Flächenversiegelung von 1,53 ha ergibt sich ein erhöhter Oberflächenwasserabfluss durch das Vorhaben. Die gesamte Oberflächenentwässerung erfolgt über vorhandene bzw. neu zu erstellende Stauraumkanäle in das öffentliche Kanalnetz (Rauschenbachkanal).

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 Gewerbeflächen und Straßen im Umfeld des Vorhabens gerechnet werden.

In der Bauzeit ist mit Staubimmissionen und Abgasbelastung durch Maschinen- und Fahrzeugeinsatz zu rechnen. Durch Auswaschungen im Baufeld der Anlage ist ein Eintrag von Schad-, Nähr- und Schwebstoffen in den Boden möglich, der zu Verschlechterungen des Filtervermögens und ggf. zu Beeinträchtigungen des Grundwassers führen kann.

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**

Luftverunreinigungen im Bereich von Güterumschlaganlagen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen der an- und abliefernden Fahrzeuge sowie der für den Umschlag auf dem Gelände eingesetzten Fahrzeuge und Maschinen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge und Maschinen von der Verkehrsmenge und der Menge des Güterumschlags (Umsatzvorgänge) ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst wie meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Zu- und Abfahrts- sowie zum Umschlagbereich. Wesentlich erscheint der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen insbesondere in Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft.

Im Bereich des Vorhabengebiets sind bereits Schadstoffeinträge aus dem Straßen- und Schwerverkehr der angrenzenden Betriebe sowie der vorhandenen Straßen- und Schienenbewegungen im Zusammenhang mit dem Verkehr auf DB-Strecken und Gleisen des bestehenden Terminals vorhanden. Außerdem sind derzeit schon größere Flächenanteile des Gebiets versiegelt oder bestehen aus stillgelegten Gleisanlagen.

Während der Bauzeit der Anlage kommt es vorübergehend zu Staubemissionen und Abgasbelastungen. Durch die zusätzliche Bodenversiegelung von 1,53 ha kommt es zu einem Verlust von unbebauten Flächen für die Kaltluftproduktion und den Temperatenausgleich im Umkreis der Flächen. Durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die Betriebsprozesse im laufenden Terminalbetrieb werden Schadstoffemissionen erzeugt.

#### **2.1.4.6 Schutzgut Landschaft**

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft, ist das Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten.

Das Landschaftsbild im Vorhabengebiet wird bereits weitgehend von den Gleisanlagen des Hauptbahnhofs und des Güterbahnhofs, sowie den angrenzenden Gewerbe- und Siedlungsflächen geprägt. In der Bauzeit kann das Stadt- und Landschaftsbild vorübergehend durch das Aufstellen von Baukränen beeinträchtigt werden. Für das südöstlich angrenzende Wohngebiet ergibt sich durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit 4-8 m Höhe und die Aufstellung und den Betrieb der beiden Portalkräne eine visuelle Beeinträchtigung der Blickbeziehungen.

#### **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**

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen und Tiere (Wechselbeziehungen). Abgrabungen oder Neuversiegelungen des Bodens wirken sich auf die Grundwasserneubildung sowie den Oberflächenwasserablauf aus. Durch den Verlust von Pioniergehölzbeständen, Gebüschvegetation, Altgrasbeständen und Initialvegetationsbeständen wird die Landschaft zumindest zeitweise verändert.

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 E 2 bis E 4 (Flächen außerhalb des räumlichen Zusammenhangs zum Baubereich) gedeckt. Es handelt sich bei der Maßnahme E1 um die Aufwertung einer Fläche als Zauneidechsenlebensraum mit ca. 560 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> Fläche. Auf der Fläche E3 erfolgt eine Gehölzfreistellung mit extensiver Mahd auf der Fläche und die Neuanlage von Böschungen auf ca. 4.600 m<sup>2</sup>. Auf der Fläche E4 erfolgt die Anlage einer mageren Wiese mit stellenweisem Oberbodenabtrag auf ca. 5.500 m<sup>2</sup> Fläche.

Eine genaue Beschreibung sowie die Darstellung der Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Eingriffe in die Pioniergehölzbestände, die Gebüschvegetation, die Altgrasbestände 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 dem Vorhaben handelt es sich um die Erweiterung der mit Planfeststellung vom 05.07.2001 zugelassenen Umschlaganlage des kombinierten Verkehrs am ehemaligen Güterbahnhof Hof. Die Anlage ist demnach knapp 15 Jahre in Betrieb. Die Anlage stößt an ihre Kapazitätsgrenze und soll daher erweitert werden.

Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, sich bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenigen Varianten zu beschränken, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernstlich in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21/96). Zu räumlichen Varianten, die bereits nach einer überschlägigen Betrachtung nicht in Betracht kommen, ist eine detaillierte Untersuchung nicht zu fordern.

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 Lärmbelastungen 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 geplante Standort liegt in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof innerhalb der Stadt Hof, auf der Südseite der Gleisanlagen im Bahnhofsgebiet. Die Flächen sind als Bahnflächen gewidmet. Ein Teil der Fläche wird bereits als Umschlaganlage genutzt. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich neben den Bahnflächen noch Gewerbeansiedlungen. Daran angrenzend beginnt die Wohnbebauung.

Durch die bereits vorhandene Umschlaganlage ist die bahnseitige Erschließung bereits gegeben. Zur beidseitigen Anbindung des geplanten Terminals an das Streckennetz der DB sind zwei neue Weichen und ca. 250 Meter Gleis erforderlich. Ein Ausziehen der Züge auf den Hauptstrecken entfällt. Innerhalb des Geländes ist eine maximale waagrechte Gleislänge von über 600 m möglich. Eine Zugteilung ist in den meisten Fällen nicht erforderlich. Abstellgleise stehen nach Absprache mit der DB Netz im angrenzenden Bahnhofsgebiet auf DB-Gelände zur Verfügung und müssen nicht zusätzlich errichtet werden. Durch die frühere und aktuelle Nutzung als Bahngelände sind aufgrund der ebenerdigen Lage nur geringe Erdbewegungen erforderlich. Die Straßenanbindung an die B 15 ist bereits weitgehend vorhanden. Nur im unmittelbaren Terminalbereich ist ein Neubau der Straße „Am Güterbahnhof“ mit ca. 510m Länge geplant. Die Straße dient neben der Erschließung des Terminals insbesondere auch zur Erschließung des Zollamtes, das im östlichen Bereich des geplanten Terminals außerhalb der Umzäunung liegt.

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 versiegelnden 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 Bahnflächen auch Wohnnutzung. Die nächstgelegene Wohnbebauung ist ca. 140 m entfernt vom äußeren Rand des geplanten Vorhabens. Eine zusätzliche Lärmbelastung 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-

und Feiertagen deutlich unterschritten. In der Nachtzeit werden die Richtwerte unter Berücksichtigung der Vorbelastung weitgehend eingehalten. In 2 Ausnahmefällen werden die Richtwerte der TA Lärm geringfügig (bis 2 dB(A)) überschritten (Bahnhofstraße 67, Bahnhofplatz 1 jeweils in einzelnen Stockwerken der den Gleisen zugewandten Seite). Zusätzlich ist im Nachtbetrieb eine genau definierte Containerstapelwand nach Norden zur Lärminderung vorgesehen.

Eine alternative Ausführung innerhalb des Standortes in Hof wurde ebenfalls geprüft. Hierbei waren verschiedene Zwangspunkte wie das Gleis 222 auf der Nordseite der geplanten Anlage, die erforderliche Anordnung der Gleise 228 und 229 neben dem vorhandenen Gleis 222 unterhalb der Portalkräne und die erforderliche Anordnung der Erschließungsstraße auf der Südseite am Böschungsfuß des Areals zu berücksichtigen. Eine andere Situierung der Anlagen am geplanten Standort war ohne Aufgabe standortentscheidender Parameter für den bisherigen und geplanten Betrieb nicht möglich. Die direkte Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn über das Gleis 222 der Deutschen Bahn, an das das bisherige Terminal seit fast 15 Jahren angeschlossen ist, war und ist ausschlaggebend für die Investitionsentscheidung zur Errichtung und Erweiterung des Güterverkehrszentrums. Eine Verschiebung der Portalkranbereiche ist aufgrund des Zollgeländes, das den Terminalbereich im Osten räumlich einschränkt, nicht möglich. Der Nachtbetrieb wird nur eingeschränkt im westlichen Bereich zugelassen. Eine Verlagerung des nächtlichen Arbeitsbereichs nach Osten hätte eine stärkere Lärmbelastung für die direkt angrenzende Wohnsiedlung im Süden zur Folge. Durch die Anordnung von 2 innen liegenden Gleisen wird ermöglicht, lärmrelevante Vorgänge zur Nachtzeit ins Terminalinnere zu verlagern, und damit vom nördlichen Bahnhofsviertel weiter zu entfernen als im bisherigen Betrieb, in dem ausschließlich das an das Terminal in Richtung Norden angrenzende DB-Gleis 222 beschickt werden konnte.

#### 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.

Zur Erschließung des Geländes für den Umschlagbetrieb wäre der Ausbau einer bereits vorhandenen Ausweichanschlussstelle an der zweigleisigen Strecke 6362 Leipzig-Hof erforderlich. Diese müsste dann um ca. 300m verlängert werden. Innerhalb des Geländes wäre eine maximale waagrechte Gleislänge von 450m möglich. Ankommende Ganzzüge müssten geteilt werden. Zusätzlich würden Abstellgleise und ein Umfahrgleis 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 aus topographischen Gründen nur von einer Seite der Anlage aus erfolgen, so dass Züge aus Richtung Hof kommend auf der Hauptstrecke ausziehen müssten, um über eine dort zu erstellende Weichenanbindung 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 geographischen Verhältnisse des Standortes (vorhandene 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 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. Die Standortalternative ist aufgrund der erforderlichen großen Erdbewegungen zur Erstellung des Baufeldes und des Flächenbedarfs einschließlich erforderlicher Abstellgleise 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 landwirtschaftlichen 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 eines neuen Gleisanschlusses an die zweigleisige Strecke 6362 Leipzig-Hof erforderlich. Innerhalb des Geländes wäre eine maximale waagrechte Gleislänge von 500m möglich. Ankommende Ganzzüge müssten geteilt werden. Zusätzlich würden voraussichtlich Abstellgleise und ein Umfahrgleis 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 einer Seite der Anlage aus erfolgen, so dass Züge aus Richtung Hof kommend auf der Hauptstrecke ausziehen müssten, um über die dort zu erstellende Weichenanbindung 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 Gelände) wären außerdem erhebliche Erdbewegungen für die Vorbereitung des Baufeldes erforderlich, da für die Anlage eine weitgehend ebene Fläche benötigt wird. Da bisher keinerlei Gleisanschluss und auch keine sonstigen Erschließungsanlagen 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 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 und ein notwendiges Umfahrgleis 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 nächstgelegenen 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 Nebenbahnlinie 5021 Hof-Bad Steben. Bei der nächstgelegenen Bebauung im Osten (Richtung Hofer Stadtgrenze) und im Westen (Gewerbegebiet Göstraggrund) handelt es sich um Gewerbenutzungen.



Derzeit besteht bereits ein Gleisanschluss für die Westfalen AG am östlichen Ortsrand von Köditz, der evtl. so angepasst werden könnte, dass eine direkte schienenseitige Erschließung über diesen Anschluss zur Nebenbahnlinie 5021 Hof-Bad Steben möglich wäre. Innerhalb des Geländes ist eine maximale waagrechte Gleislänge von 450m möglich. Ankommende Ganzzüge müssten geteilt werden. Zusätzlich würden Abstellgleise und ein Umfahrgleis innerhalb der Anlage benötigt, da die nächsten Abstellmöglichkeiten erst im ca. 5 km entfernten Hofer Hauptbahnhof vorhanden sind. Die Anbindung an ein Terminal könnte voraussichtlich nur von einer Seite der Anlage aus erfolgen, so dass Züge aus Richtung Hof kommend auf der eingleisigen Hauptstrecke ausziehen müssten, um über die bestehende Weichenanbindung und die neu zu bauende Gleisverlängerung die Anlage zu erreichen. Zusätzlich wäre eine straßenseitige Anbindung der Anlage an die B 173 erforderlich. Derzeit befindet sich dort ein Wirtschaftsweg, der für eine Erschließung für den Schwerverkehr mit entsprechendem Aufwand ausgebaut werden müsste. Aufgrund des Verkehrsaufkommens durch das Terminal würde auch ein Ausbau der B 173 im unmittelbaren Anschlussbereich erforderlich werden.

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:

Der Standort bei Schwingen befindet sich inmitten von landwirtschaftlichen Nutzflächen im Tal der Sächsischen Saale, die im Westen gegenüber der zweigleisigen Bahnlinie 5100 Bamberg-Hof in Süd-Nordrichtung fließt. Der Standort ist im Flächennutzungsplan der Stadt Schwarzenbach an der Saale als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt und grenzt unmittelbar an den Ort Schwingen an.

Derzeit ist weder eine straßenseitige noch eine schienenseitige Erschließung des Geländes vorhanden. Für einen Umschlagbetrieb wäre die Errichtung eines vollständig neuen Gleisanschlusses an die zweigleisige Strecke 5100 Bamberg-Hof erforderlich. Innerhalb des Geländes wäre eine maximale waagrechte Gleislänge von 350m möglich. Ankommende Ganzzüge müssten geteilt werden. Zusätzlich würden Abstellgleise und ein Umfahrgleis innerhalb der Anlage benötigt, da die nächsten Abstellmöglichkeiten erst im ca. 10 km entfernten Hofer Hauptbahnhof vorhanden sind. Die Anbindung an ein Terminal könnte voraussichtlich nur von einer Seite der Anlage aus erfolgen, so dass Züge aus Richtung Schwarzenbach kommend auf der Hauptstrecke ausziehen müssten, um über die dort zu erstellende Weichenanbindung die Anlage zu erreichen. Zusätzlich wäre eine Anbindung der Anlage an die B 289 erforderlich. Aufgrund des Verkehrsaufkommens durch die geplante Anlage wäre hier mit erheblichem Aufwand zu rechnen. Ein zusätzlicher Ausbau der B 289 im unmittelbaren Anschlussbereich wäre erforderlich.

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 unbelasteter Bereich vollkommen mit erheblichen Lärmauswirkungen belastet. Mangels straßenseitiger und schienenseitiger Anbindung wäre eine vollkommen 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.

Bei der 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.

Daneben sind bei der Planvariante nur geringe Eingriffe in den Boden erforderlich, da das Gelände relativ eben ist. Bei den Alternativstandorten müsste mit erheblichem Aufwand das Gelände zur Erstellung des Baufeldes eingeebnet werden, um die Errichtung der Umschlaganlage zu ermöglichen.

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 vorzuzugig.

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.

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine „Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens“ (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Näheres kann auch der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht auf Seite 3 (Rechtfertigung des Vorhabens) und den Unterlagen 17.1, 17.3 und 17.4 entnommen werden. Auch § 18 Satz 2 AEG verlangt insoweit nicht mehr.

## **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 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauswirkungen) für Eisenbahnvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauswirkungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Dabei ist auch die Vorbelastung mit einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" - "hoch" - "sehr hoch". Dabei sind der Stufe „mittel“ Auswirkungen zugeordnet, die den Einstieg in die Beeinträchtigung der Schutzgüter und damit u. U. in eine schleichende Umweltbelastung kennzeichnen. Die Stufe „hoch“ ist vor allem durch Gefährdungen rechtlich geschützter Güter gekennzeichnet, die auch bei Fehlen eines konkreten überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig sind; u. U. werden unter Vorsorgegesichtspunkten anzusetzende Schwellenwerte überschritten. In dieser Stufe sind auch Überschreitungen der Richtwerte der TA-Lärm zu verorten. Auf der Stufe „sehr hoch“ sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind. Es findet eine Überschreitung von rechtlich normierten Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die gar nicht oder nur durch Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören beispielsweise nach Naturschutzrecht weder ausgleich- noch ersetzbare Eingriffstatbestände, die im Einzelfall nur durch die Nachrangigkeit der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gerechtfertigt werden können (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) oder erhebliche unvermeidbare, aber kompensierbare Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, die allenfalls durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) zu rechtfertigen sind. Überschreitungen der in der höchstrichterlichen Rechtsprechung bzgl. Lärmimmissionen entwickelten enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle gehören ebenso hierher.

Diese Methode ist sachgerecht. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 18 Satz 2 AEG).

## 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 Kranbahnende in Richtung Osten). 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 östlicher 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.

Während der Nachtzeit werden die Richtwerte unter Berücksichtigung der Vorbelastung weitgehend eingehalten (in weiten Teilen der Umgebung des Vorhabens ist eine Gemengelage gegeben). In 2 Ausnahmefällen werden die Richtwerte der TA Lärm aber um bis zu 2 dB(A) überschritten (Bahnhofstraße 67, Bahnhofplatz 1 jeweils in einzelnen Stockwerken der den Gleisen zugewandten Seite). Eine Überschreitung des Nachtwertes um 2 dB(A) ist nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik kaum wahrnehmbar. Bei den betroffenen Anwesen, an denen der nächtliche Richtwert für ein Mischgebiet überschritten wird, wird passiver Lärmschutz festgesetzt.

Während der Bauzeit muss mit einem erhöhten Maß an Immissionen durch Baulärm und -staub gerechnet werden. Bei Errichtung der Lärmschutzwand im Süden sind die höchsten Lärmbelastungen für die dort unmittelbar benachbarten zu erwarten. Durch Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses zur Bauausführung, zum Geräteeinsatz und zur Anordnung der Baustelleneinrichtung werden die Auswirkungen reduziert. Die Auswirkungen werden dabei vorübergehend sein.

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 Güterverkehrszentrum 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 Vorbelastung durch die vorhandene Trasse als mittel angesehen.

Durch die vorgesehene Baufeldberäumung und Gehölzbeseitigung 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 Zauneidechse, 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

Die Auswirkungen auf dieses Schutzgut sind nur von mittlerer Bedeutung. Oberflächengewässer sind im Vorhabengebiet nicht vorhanden. Durch die vorgesehenen Rückhaltemaßnahmen und Rückhaltungsmöglichkeiten für Oberflächen- und Schmutzwasser sowie durch die Drosselung des Abflusses kann eine Überlastung des angrenzenden Kanalnetzes verhindert werden.

Für den Wasch- und Tankplatz, sowie für Lagerung und Umschlag von Containern mit wassergefährdenden Stoffen und für Schadcontainer mit wassergefährdenden Stoffen sind besondere Regelungen und Anforderungen für Rückhaltung, Lage-

zung und ggf. Vorreinigung des Oberflächenwassers zum Schutz vor einem Gewässereintrag vorgesehen, die als Nebenbestimmungen unter Punkt A. 3.3 aufgeführt sind.

#### Schutzgut Luft und Klima

Die Auswirkungen auf dieses Schutzgut werden aufgrund der vorhandenen Vorbelastung als mittel eingestuft. Durch die zusätzliche Versiegelung von Flächen verringert sich zwar der Umfang der für lufthygienischen Ausgleich zur Verfügung stehenden Bereiche, dies wird aber durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen sowie weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) weitgehend 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 Portalkräne zwar umgestaltet und in Bezug auf die Sichtbeziehungen verändert. Sie wird jedoch nicht beeinträchtigt, da sie schon bislang im Umfeld des Vorhabens 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 Eisenbahngesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, 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 geboten 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 Verkehrsangebot 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 Schienengüterverkehrsangebots gesteigert werden. Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen und Güterverkehre 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 Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und dem Regionalplan, in dem ein Standort des kombinierten 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

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09). Dabei ist eine Planungsalternative im Rahmen der Abwägung nur zu würdigen, wenn sie sich nach Lage der konkreten Verhältnisse aufdrängt oder naheliegt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, Az. 4 B 211/88). Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen ist der Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10/09).

Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21/96 (4 A 47/96)). Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinausläufe, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden (vgl. Urteil vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1-29).

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

Die Auswahl der vier Standorte, unter denen sich auch die von Einwenderseite vorgeschlagenen Standorte befinden, ist für die Planfeststellungsbehörde schlüssig. Die Standorte für den Ausbau des Hofer Terminals finden sich im Norden und Süden des bisherigen Standortes entlang des Schienenstrangs der Hauptschienenstrecke. Die Auswahl ist plausibel angesichts notwendiger Anschlussmöglichkeiten an die Schieneninfrastruktur, der erforderlichen Anbindung an eine möglichst leistungsfähige Straßeninfrastruktur sowie des notwendigen Anschlusses an die sonstige gewerbliche Infrastruktur für die Erschließung eines Terminals und der Topographie. Dabei mussten die Flächen groß genug sein, um den Terminalbetrieb abbilden zu können. Hieraus ergaben sich nur wenige in Frage kommende Flächen, da nur wenige geeignete Flächen nahe von Schienenwegen mit der notwendigen geographischen Ausbreitung zu finden sind. Die erforderliche Schieneninfrastruktur ist auf ebenes Gelände angewiesen. Weiterhin existieren in der Region Hof viele unter Naturschutz stehende Grünflächen, die einer Bebauung entgegenstehen.

Diese vier alternativen Standorte wurden in einem Gutachten zur Bewertung von alternativen Standorten für die Errichtung /Ausbau eines Terminals des kombinierten Verkehrs am Wirtschaftsstandort Hof der Railistics GmbH aus Wiesbaden untereinander und mit dem Standort auf dem Gelände des alten Güterbahnhofes in Hof verglichen, vgl. hierzu Unterlage 17.4. Die Bewertung berücksichtigt – für die Planfeststellungsbehörde schlüssig – allgemeine Aspekte, infrastrukturelle Aspekte, betriebliche Aspekte und Umweltaspekte, jeweils untergliedert in Einzelkriterien.

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 Erdbewegungen erforderlich wären und die Varianten 1 und 3 mit besserer Lärmverträglichkeit allein in diesem Kriterium gegenüber der Planvariante vorteilhaft wären, sind im Rahmen einer Variantenuntersuchung noch weitere Aspekte für die Erreichbarkeit des Vorhabensziels 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:

Der geplante Standort befindet sich zentral im Stadtbereich von Hof, unmittelbar angrenzend an den Hauptbahnhof. Das Zollamt Hof liegt direkt neben der geplanten Anlage. Naturgemäß wird hier das Kriterium der Nähe zum Wirtschaftsstandort Hof optimal erfüllt. Im Umfeld befinden sich Speditionen und eine Vielzahl an Unternehmen.

Die Flächenverfügbarkeit ist hier unproblematisch. Bei den Nachbarflächen handelt es sich um gewidmete Bahnflächen, die für eine Erweiterung genutzt werden können. Hinsichtlich der Umweltgesichtspunkte wird auf die Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2.1.6 bei der Planvariante verwiesen. Da der Großteil der Terminalfläche bereits besteht, sind nur Erweiterungsflächen erforderlich, die sich in einem vorbelasteten Gebiet befinden. Der Standort unterliegt jedoch Einschränkungen wegen Lärmbelastungen, die Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich machen.

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 Gewerbegebiete 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 Schienenknotenpunkt 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.

Der Standort ist hinsichtlich des erforderlichen baulichen Erschließungsaufwandes gut geeignet. Für die beidseitige Anbindung des Terminals an das DB-Netz sind zwei neue Weichen und ca. 250m zusätzliche Gleistrasse erforderlich. Außerdem ist die Wiedererrichtung von zwei Umschlaggleisen erforderlich. Die Straßenanbindung zur B 15 ist bereits weitgehend vorhanden. Nur im unmittelbaren Terminalbereich ist ein Neubau der Straße „Am Güterbahnhof“ mit ca. 510m Länge erforderlich, die auch der Erschließung des Zollamtes dient. Durch die ebenerdige Lage des Geländes sind für die erforderlichen Baumaßnahmen nur geringe Erdbewegungen erforderlich.

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.

Der Flächenzugriff des Vorhabenträgers ist offen. Ob für das geplante Vorhaben Flächen in ausreichendem Umfang freihändig erworben werden können ist nicht bekannt. Hierfür müssten entsprechende Verhandlungen mit den jeweiligen Eigentümern geführt werden.

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 Anschlussstellen 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.

Durch die lediglich einseitige Anbindung an den Standort müssten Züge, von Hof kommend, auf dem Streckengleis ausziehen. Gegebenenfalls wären zusätzliche sicherungstechnische Maßnahmen an der Strecke erforderlich, um einen störungsfreien Schienenpersonennahverkehr im stündlichen Betrieb in beide Richtungen zu gewährleisten.

Der Standort ermöglicht waagrechte Gleisnutzungslängen von maximal 450m. Ankommende Ganzzüge müssen in zwei Teile aufgeteilt werden. Zusätzlich werden Abstellgleise und ein Umfahrgleis 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 Umfahrgleises 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)

Der alternative Standort 2 befindet sich unmittelbar nordöstlich an Unterkotzau angrenzend in der Nähe von Hof, so dass das Kriterium Nähe zum Wirtschaftsstandort Hof gut erfüllt wird ebenso wie das Kriterium ansässiger Industriebetriebe in der Nähe der Anlage. In der Nähe befinden sich die Firma Viessmann Kältetechnik und ein Logistikzentrum der Firma Dachser. Das Zentrum von Hof mit zahlreichen Industrieunternehmen und Speditionen ist zeitnah erreichbar.

Der Standort ist im Flächennutzungsplan der Stadt Hof als Gewerbefläche dargestellt und grenzt an bereits gewerblich genutzte Flächen an. Aktuell befindet sich inmitten von landwirtschaftlichen Nutzflächen. Das Kriterium Umweltgesichtspunkte ist nicht ausreichend erfüllt (umfangreiche Erdbewegungen erforderlich, Flächenbedarf, Lärmbelastungen bisher unbelasteter Bereiche im unmittelbaren Umfeld). Hierzu wird auf die Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2.1.6 unter Alternative 2 verwiesen.

Bei der Standortverfügbarkeit bestehen Einschränkungen, da die Flächenverfügbarkeit 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 erfüllt, ebenso wie die Anbindung an das regionale Straßennetz über die angrenzende B 2 und zur B 15 und der B 173.

Einschränkungen begegnet der Standort im Hinblick auf das Kriterium der Anbindung an die vorhandene Schieneninfrastruktur. Zwar liegt der Standort an der zweigleisigen Strecke Hof-Leipzig. Ein Bahnanschluss ist bislang nicht vorhanden und müsste hergestellt werden. Aufgrund der Topographie kann eine Umschlag-

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

Das Kriterium der operativen Machbarkeit des Bahnbetriebs ist an diesem Standort nicht ausreichend erfüllt. Ein Gleisanschluss ist bisher nicht vorhanden. Es wäre nur eine einseitige Zufahrtsmöglichkeit zum DB-Netz am geplanten Standort möglich. Züge aus Richtung Hof kommend müssten auf der Hauptstrecke ausziehen, um über die dort zu erstellende Weichenanbindung die Anlage zu erreichen. Dies kann hier ggf. zu Konflikten mit den Zeitfenstern für den Terminalbetrieb auf der Hauptstrecke aufgrund des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) führen. Darüber hinaus wären ggf. zusätzliche sicherungstechnische Maßnahmen an der Strecke erforderlich (Schutzweiche o.ä.), um einen störungsfreien Schienenpersonennahverkehr, der stündlich in beide Richtungen erfolgt, zu gewährleisten.

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 Bahnlinie 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.

Er befindet sich mitten von Grünflächen und Feldern. Die nächstgelegene Wohnbebauung ist ca. 800m entfernt. Im Westen grenzt das Gewerbegebiet „Göst-raggrund“ der Gemeinde Köditz an. Im Osten befinden sich ebenfalls Gewerbenutzungen in Richtung Hofer Stadtgrenze. Das Kriterium Umweltgesichtspunkte ist nicht ausreichend erfüllt (umfangreiche Erdbewegungen erforderlich, Flächenbedarf). Hierzu wird auf die Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2.1.6 unter Alternative 3 verwiesen.

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 eingleisig. 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.

Ein Terminalbetrieb wäre operativ machbar, aber nur unter Einschränkungen. Züge aus Richtung Hof kommend müssten auf der Hauptstrecke ausziehen, um über die dortige Weichenanbindung die Anlage zu erreichen. Die waagerechte Gleisnutzungslängen könnten maximal 450m betragen. Ankommende Ganzzüge müssten in zwei Teile aufgeteilt werden. Zusätzlich würden Abstellgleise und ein Umfahrgleis innerhalb der Anlage benötigt.

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 Umfahrgleises, Errichtung des straßenseitigen Anschlusses an die B 173).

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

Der Standort befindet sich unmittelbar westlich von Schwingen, einem Stadtteil von Schwarzenbach an der Saale. Die Nähe zum Wirtschaftsstandort Hof ist aufgrund von 14 km Entfernung nur eingeschränkt gegeben. Auch sind am Standort keine Industriebetriebe ansässig.

Der alternative Standort befindet sich inmitten von landwirtschaftlichen Nutzflächen im Tal der Sächsischen Saale. Der Standort ist im Flächennutzungsplan der Stadt Schwarzenbach an der Saale als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Der Standort ist aus Umweltgesichtspunkten ungenügend geeignet (komplette Neuererschließung, Lärmbelastungen bisher nicht vorbelasteter Bereiche im unmittelbaren Umfeld), vgl. unter C. 2.1.6 unter Alternative 4. Bei der Standortverfügbarkeit bestehen ebenfalls Einschränkungen, da die Flächenverfügbarkeit offen ist.

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 Bahn- 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 Umfahrgleis wäre neben Abstellgleisen erforderlich.

Der Standort ist auch hinsichtlich des Erschließungsaufwandes als ungenügend zu qualifizieren. Es wäre eine vollkommen neue straßenseitige Erschließung erforderlich. Gleiches gilt für die schienenseitige Erschließung inklusive Abstellgleise und Umfahrgleis. Hierfür müssten entsprechend umfangreiche Erdbewegungen durchgeführt werden.

#### Ergebnis:

Im Vergleich zwischen Planvariante und Alternativen ist eindeutig festzustellen, dass sich keiner der Alternativstandorte als eindeutig vorzugswürdig 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 reduziert die Flexibilität deutlich und erhöht die Abfertigungszeiten. Weitere Vorteile bestehen mit der weitgehend vorhandenen Erschließung und dem weitgehend ebenerdigen Baufeld mit großen Nutzlängen, da hier große Erdbewegungen im Gegensatz zu allen Alternativstandorten entfallen. Daneben ermöglicht die Planvariante im Vergleich zu den Alternativen auch die beste Einbindung in den laufenden Bahnbetrieb, 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 angrenzen würde. Damit würden bisher nicht vorbelastete Bereiche neu betroffen.

Der Alternativstandort 3 scheidet für eine Umsetzung aus, da hier neben den ebenfalls erforderlichen umfangreichen Erdbewegungen zur Freimachung des Baufeldes, des Aufwands für die Erschließung des Geländes und des großen Flächenbedarfs für einen neuen Standort die Streckenkapazität der eingleisigen Strecke neben dem Schienenpersonennahverkehr nur geringe Zeitfenster für den Güterverkehr ermöglichen würde, da die Güterzüge die Strecke zwischen Hof und Köditz während der Zu- und Abfahrt blockieren würden.

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.

Das Vorhaben verstößt nicht gegen den Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG, wenn man das Vorhaben als raumbedeutsame Maßnahme im Sinne dieser Vorschrift ansieht. Dieser stellt kein zwingendes Gebot dar, sondern eine Abwägungsdirektive. Den Zielsetzungen des § 50 Satz 1 BImSchG ist vorrangig durch eine räumliche Trennung des Infrastrukturvorhabens von schutzbedürftigen Gebieten Rechnung zu tragen. Im Übrigen kann auch die konkrete Ausgestaltung des Vorhabens einen Beitrag zur Trennung leisten. (Vgl. zum Ganzen Schoen, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, BImSchG, § 50 Rn. 64).

Eine räumliche Verschiebung des Vorhabens würde die Belastungen im Wesentlichen nur räumlich verschieben, nicht aber in ihrer Intensität mindern. Außerdem würden dann unbelastete Flächen an Stelle bereits durch Eisenbahnbetrieb vorbelasteter und insofern vorrangig in Anspruch zu nehmender Flächen betroffen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010, Az. 7 VR 4.10).

Auf dem Vorhabengelände selbst führt die Anordnung zu einer größtmöglichen Trennung der Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete. In Bezug auf die insoweit besonders zu berücksichtigenden Lärmauswirkungen wird etwa zur Nachtzeit der Abstand zur unmittelbar angrenzenden Wohnsiedlung des Schollenteichs möglichst groß gehalten. Durch eine genau definierte Containerstapelwand nach Norden während der Nachtzeit wird der nächtliche Arbeitsbereich in diese Richtung abgegrenzt. Durch die Anordnung von zwei im Terminalbereich liegende Gleise werden lärmrelevante Vorgänge nicht mehr nur auf dem außen liegenden Gleis 222 stattfinden, sondern ins Terminalinnere verlagert und damit von Wohnnutzung weiter entfernt.

### **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.

Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG werden von dem Vorhaben ebenfalls nicht berührt oder beeinträchtigt. Bei den amtlich kartierten Biotopen Ho-1144 und Ho-1145 im östlichen und südöstlichen Bereich des Vorhabengebietes handelt es sich um keine dem gesetzlichen Schutz nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG unterliegenden Flächen.

#### **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 Entwicklungsformen 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).

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) orientierte sich an den von der Obersten Baubehörde mit Rundschreiben vom 12.02.2013 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ aus dem Jahre 2013, bei der die Belange der vorliegenden Planung entsprechend berücksichtigt wurden. Hierbei waren auch die Auswirkungen des sogenannten Freiberg-Urteils (BVerwG, Beschluss v. 14.07.2011, Az. 9A 12/10) mit zu prüfen.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage Nr. 14 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Die vorgelegte Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

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 Colbitz (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.

Vorliegend sollen baubedingte Tötungen durch Abfangen von Zauneidechsen verhindert werden. Soweit dies nicht gelingt, ist nach Beurteilung der Regierung von Oberfranken keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos zu erwarten. Die höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberfranken teilte dies mit Schreiben vom 05.03.2015 als Ergebnis ihrer Würdigung mit, da die Zauneidechsen bei dem Vorhaben so gut als möglich abgefangen und versetzt werden. Die Population werde sich in den neuen Lebensräumen aller Voraussicht nach wieder regenerieren.

Das im § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Tierarten und der europäischen Vogelarten. Für die tatsächlich, bzw. potentiell vorkommenden, streng geschützten Tierarten wurde die Erfüllung von Störungsverboten geprüft. Auf die entsprechenden Ausführungen in der Unterlage Nr. 14 wird hingewiesen. Zwar kommt es zu baubedingten und betriebsbedingten Störungen, jedoch ist hinsichtlich aller betroffenen Tierarten eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population insgesamt auszuschließen. Betroffene Arten können auf benachbarte Flächen ausweichen bzw. werden im Fall der Zauneidechse umgesiedelt.

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.

Ein Verstoß gegen das Beschädigungsverbot liegt hier nicht vor. Nahrungshabitate, Fortpflanzungs- und Ruhestätten sind überwiegend entweder nicht oder nicht relevant betroffen oder besitzen aufgrund ihrer verhältnismäßig geringen Ausdehnung und Qualität keine herausragende Bedeutung oder es sind Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Weiterhin werden CEF-Maßnahmen durchgeführt (z.B. Fledermauskästen und Nistkästen), Tabuflächen festgesetzt und Schutzzäune aufgestellt. Insgesamt wird die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Nahrungshabitate, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt.

Absichtliche Tötungen im Sinne des Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL sind zu vermeiden. Absichtliche Tötungen werden z.B. durch die Vermeidungsmaßnahmen für Fledermäuse und Vogelarten „Baumfällung nur im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar“, für Vogelarten „Baufeldberäumung nur von Anfang Oktober bis Ende Februar“, für Zauneidechsen „Festlegung und Einzäunung von Tabuflächen“ und ebenfalls für Zauneidechsen „Einfangen und Umsiedeln während der Bauzeit“ verhindert, so dass auch der Tatbestand des Art. 12 Abs. 1 Buchstabe a FFH-RL nicht erfüllt wird.

Zusammenfassend kommt die vorgelegte saP zu dem Ergebnis, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG unter Berücksichtigung der in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungs- Artenschutz- und CEF-Maßnahmen im Rahmen der Erweiterung des Güterverkehrszentrums Hof weder für Arten des Anhangs IV der FFH-RL noch für Vogelarten i. S. v. Art. 1 V-RL erfüllt werden. Streng geschützte Pflanzen- bzw. Tierarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus konnten im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden.



Die Untere Naturschutzbehörde bei der der Stadt Hof hat die Ergebnisse der saP aus naturschutzfachlicher Sicht bei Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und der Wirksamkeit der Artenschutz- und CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse, sowie der CEF-Maßnahmen für Baumfledermäuse und den Feldsperling bestätigt. Die Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberfranken hat nach Prüfung am 05.03.2015 mitgeteilt, dass artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Baubedingte Beeinträchtigungen für die Zauneidechse liegen unter Berücksichtigung der Planung und der festgelegten Nebenbestimmungen unter A. 3.1 im Bereich der Bagatellgrenze im Sinne des Urteils vom 08.01.2014. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG werden damit weder für Arten des Anhangs IV der FFH- RL noch für europäische Vogelarten gem. Art. 1 der V- RL erfüllt. Artenschutzrechtliche Ausnahmen aufgrund des „Freiberg-Urteils“ sind daher auch für die Zauneidechse nicht mehr erforderlich.

#### **3.3.2.4 Berücksichtigung der Naturschutzbelange**

Bei der Planfeststellung nach § 18 AEG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das von der Planung betroffene Gebiet und die durch die Umsetzung der Planung entstehenden Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen Nr. 13 und 13.1 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind in der Unterlage Nr. 13 (Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans) unter Ziffer 4.2 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### **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 Rechtfertigungsgründe 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 (Ausgleichsmaßnahmen) 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 verhältnismäßigem 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 boden-gebundene Tierarten.

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

Die Verpflichtung zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Seit 01.03.2010 steht der Ersatz gleichwertig neben dem Ausgleich (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen des Vorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden in der vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanung zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) ist noch nicht anzuwenden (§ 23 BayKompV), da der Antrag mit den entsprechenden Unterlagen noch vor Inkrafttreten der BayKompV am 01.09.2014 eingereicht wurde.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

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 (**Ausgleichsmaßnahme A1 auch CEF**) auf einer Fläche von ca. 3.220 m<sup>2</sup> 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 (**Ausgleichsmaßnahme A2 auch CEF**) auf einer Fläche von ca. 560 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> nach Abschluss der Bahnflächenrückbauarbeiten durch Anlage von Eiablageplätzen, Sonnplätzen und Verstecken;
- Aufwertung eines ehemaligen Kleingartengeländes als Zauneidechsenlebensraum außerhalb des Vorhabengebiets (**Ausgleichsmaßnahme A3 auch CEF**) auf einer Fläche von ca. 20.830 m<sup>2</sup> 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 Einzäunung nach Norden in Richtung des Vorhabengebietes zur Verhinderung der Rückwanderung zum Vorhabengebiet;

- Entsiegelung einer Parkplatzfläche und Aufwertung als Zauneidechsenlebensraum außerhalb des Vorhabengebiets (**Ausgleichsmaßnahme A4 auch CEF**) auf einer Fläche von ca. 2.660 m<sup>2</sup> durch Anlegung von Eiablageplätzen und Verstecken mit Einzäunung entlang der Straße zum Schutz vor Überfahren;
- Umgestaltung eines Teils der Kuppe östlich des Schollenteichs mit Aufwertung als Zauneidechsenlebensraum außerhalb des Vorhabengebiets (**Ausgleichsmaßnahme A5 auch CEF**) auf einer Fläche von ca. 1.370 m<sup>2</sup> durch Rodung der Fläche und teilweisem Oberbodenabtrag, Erhalt des Gehölzstreifens an der Straße und Einzäunung zur Straße, um ein Abwandern zu verhindern;
- 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 Wiesenmahd (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 m<sup>2</sup>;
- Gehölzfreistellung im Steinbruch Teufelsberg/Mühlleite (Teilbereich Nord) sowie Neuschaffung von mageren Böschungen und extensive Wiesenmahd der Fläche und Neuanlage von Böschungen im Bereich Teufelsberg/Mühlleite (Teilbereich Süd) außerhalb des Vorhabengebiets (**Ersatzmaßnahme E3**) auf einer Gesamtfläche von ca. 4.620 m<sup>2</sup>;
- Heckenpflanzung sowie Schaffung eines Zauneidechsenlebensraums durch Oberbodenabtrag und extensive Wiesenmahd im Bereich Flöhbühl außerhalb des Vorhabengebiets (**Ersatzmaßnahme E4**) auf einer Fläche von ca. 5.460 m<sup>2</sup>.

Die Untere Naturschutzbehörde bei der Stadt Hof hat bestätigt, dass die Eingriffe im Rahmen des Ausbaivorhabens durch die vorgesehenen Ausgleichs- Schutz- Gestaltungs- und Vermeidungsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A. 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen als minimiert und vollständig ausgeglichen angesehen werden können, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild land- schaftsgerecht 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 Eisenbahninfrastruktur 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 verzichtet 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 m<sup>3</sup> 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 Erschütterungsschutzes unter Beachtung der Auflagen unter A. 3.4 vereinbar.

Es werden organisatorische, technische und bauliche Lärminderungsmaßnahmen 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 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) anzusehen. Zur Beurteilung der Lärmimmissionen aus seinem Betrieb ist die Technischen 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).

Zur Sicherstellung eines gleichmäßigen und berechenbaren Gesetzesvollzugs können nach § 48 BImSchG Technische Anleitungen als Verwaltungsvorschriften erlassen werden. Sie sollen die unbestimmten Rechtsbegriffe des BImSchG durch generelle Standards konkretisieren, die entsprechend der Art ihres Zustandekommens ein hohes Maß an wissenschaftlich-technischem Sachverstand verkörpern und zugleich auf abstrakt-genereller Abwägung beruhende Wertungen des hierzu berufenen Vorschriftengebers zum Ausdruck bringen (vgl. für die TA Luft BVerwG NVwZ 2001,1165). Ihnen kommt eine normkonkretisierende Wirkung mit der Folge zu, dass sie unter bestimmten Voraussetzungen auch für die Verwaltungsgerichte verbindlich und von diesen wie Normen auszulegen sind (BVerwGE 107,338, 340 f.; 110,216,218).

Dies gilt grundsätzlich für die 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI S. 503). Der TA Lärm vom 26.08.1998 kommt, soweit sie für Geräusche den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen konkretisiert, als normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift eine im gerichtlichen Verfahren zu beachtende Bindungswirkung zu (BVerwG, Urteil vom 29.08.2007, Az. 4 C 2/07)

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.

Dementsprechend hat der Technische Umweltschutz sowohl der Stadt Hof als auch der Regierung von Oberfranken das Vorhaben nach § 22 BImSchG und der TA Lärm beurteilt. Nach Ziff. 1 der TA Lärm dient die Anleitung dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche.

### **3.3.5.1.2 Abgrenzung zur Verkehrslärmverordnung (16. BImSchV)**

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

Deren Nichtanwendung wurde im Anhörungsverfahren moniert. Hierzu ist zunächst vorzuschicken, dass nach der 16. BImSchV höhere Beurteilungspegel zulässig sind als nach der TA Lärm, der Schutzstandard für Anwohner demnach niedriger wäre als bei dem hier angewendeten Regelwerk.

Nach der vorliegend angewandten TA Lärm liegen die Immissionsrichtwerte in allen Gebietskategorien bei niedrigeren Beurteilungspegeln, etwa in Mischgebieten bei lediglich 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht. Das bedeutet insbesondere für die Beurteilung des Nachtbetriebs des Güterverkehrszentrums, dass die Anwendung der TA Lärm mit dem um 9 dB(A) 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 Präsidialverfügung 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.

Um den Bau eines neuen Schienenwegs handelt es sich, soweit eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird, d.h. wenn etwa größere Abstandsflächen, trennende Gehölze, Wasserflächen dazwischen liegen (BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, Az. 9 A 67/03). Ein Abstand zur bestehenden Trasse von 30 m reicht, zumal auf einem insgesamt durch Bahnanlagen geprägten Gelände nicht aus, um eine derartige Trennung zu erzeugen (BVerwG, a.a.O.). Vorliegend besteht zwischen den beiden Erschließungsgleisen und der Haupttrasse ein erheblich geringerer räumlicher Abstand zwischen den Erschließungsgleisen und der Schienen der Haupttrasse im Bahnhof (Gleis 222 der DB).

Die zwei kurzen Erschließungsgleise des Containerterminals zielen auch nicht darauf ab, die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Schienenweges zu erhöhen. Die Kapazität der Eisenbahnstrecke, die Hof passiert, besteht bereits aufgrund ihrer eisenbahnrechtlichen Widmung. Daraus bereits ergibt sich das Recht, dass die etwa in der Verkehrsprognose der Deutschen Bahn (vgl. S. 57 f. der schalltechnischen Untersuchung als Unterlage 16) angesetzten erhöhten Zugverkehre die Strecke nutzen dürfen. Denn die Ausschöpfung der bestehenden Kapazität einer Strecke ist - egal aus welchem Anlass - grundsätzlich zulässig; es kommt nicht auf die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern auf dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit an (OVG Bauzen, Urteil vom 05.12.2013, Az. 1 C 28/11, Rn. 63 f., juris, BVerwG, Urteil vom 21.11.2013, Az. 7 A 28/12). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Bahnstrecke hinreichend legitimiert bzw. bestandsgeschützt, wenn sie für den Verkehr gewidmet ist, wovon bei Strecken ausgegangen werden kann, die bereits im 19. Jahrhundert errichtet wurden und tatsächlich für den Bahnverkehr genutzt worden sind (BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 23.98). Bereits 1848 wurde der an Hof vorbeiführende nördliche Streckenabschnitt der Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Bamberg in Richtung Sachsen in Betrieb genommen.

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. BImSchV. Soweit § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV einen erheblichen baulichen Eingriff voraussetzt, scheidet 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. BImSchV setzt die Anwendbarkeit der Verkehrslärmverordnung voraus, dass durch einen erheblichen baulichen Eingriff von Schienenwegen der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg 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 Schienenverkehrslärmpegels 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 den 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 erforderlichen zusätzlichen 3 dB(A).

Soweit in diesem Kontext von Einwenderseite vorgetragen wird, es entstünden doch ausweislich des Lärmgutachtens Maximalpegel von am Tag deutlich über 70 dB(A) und nachts über 60 dB(A) und infolgedessen sei die 16. BImSchV anzuwenden, ist Folgendes richtig zu stellen. Die in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV angesetzten Pegel sind explizit als Beurteilungspegel bezeichnet, hier wird also auf Mittelungspegel abgestellt. Eine Beurteilung der Schienenverkehrsgeräuschsituation anhand von Einzelereignissen und Maximalpegeln ist in der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Die von Einwenderseite an dieser Stelle in Bezug genommenen prognostizierten Maximalpegel in Höhe von bis zu 71 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts (Tab. 6.7 Schalltechnische Untersuchung) werden durch das Containerhandling (Impulsgeräusch beim Aufnehmen/Absetzen der Boxen) verursacht. Diese aus dem Anlagenbetrieb resultierenden Maximalpegel (Pegelgröße "LAFmax") sind als Geräuschspitzen nach TA Lärm zu bewerten und haben demnach nichts mit den durch den Schienenverkehr verursachten Beurteilungspegeln (Pegelgröße "Lr") zu tun, die zum Vergleich mit den Grenzwerten der 16. BImSchV heranzuziehen sind. Diese maßgeblichen Beurteilungspegel i.S.v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV werden vorliegend nicht erreicht.



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. Soweit im Anhörungsverfahren die Einhaltung der 16. BImSchV gefordert wurde, ist dieser Einwand demnach als unberechtigt zurückzuweisen.

Abschließend ist festzuhalten, dass nach gutachterlicher Aussage vorliegend auch die Grenzwerte der 16. BImSchV infolge des insoweit anzusetzenden künftigen Schienenverkehrs (Angaben der Dt. Bahn für Prognosehorizont 2025) eingehalten würden. Dies ist vor dem Hintergrund des niedrigeren Schutzniveaus bei Anwendung der 16. BImSchV sowie aufgrund der lediglich marginalen Erhöhung des Schienenverkehrslärms plausibel. Darauf kommt es jedoch im Einzelnen nicht an, da die Planfeststellungsbehörde übereinstimmend mit dem Umweltamt der Stadt Hof sowie dem Technischen Immissionsschutz an der Regierung von Oberfranken für die Beurteilung des Vorhabens einheitlich die TA Lärm mit dem darin enthaltenen höheren Schutzniveau für die Nachbarschaft zu Grunde legt.

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/Tegeeder, in Feldhaus, Bundesimmissionsschutzrecht, Band 4 TA Lärm, Ziff. 7.4 TA Lärm Rn. 35 unter Verweis auf die höchstrichterliche Rechtsprechung).

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

Dabei ist zunächst klarzustellen, dass der Zugverkehr auf der die Stadt Hof passierenden Strecke bereits auf Grundlage der bestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung zulässig ist, und zwar auch in dem von der Prognose der Deutschen Bahn für das Jahr 2025 enthaltenen Umfang. Die daraus resultierenden Geräusche sind dem Vorhaben selbst nicht zuzurechnen.

Sie sind jedoch Bestandteil der in Kapitel 7 angestellten Beurteilung der Gesamtlärmsituation im Bereich des Hofer Hauptbahnhofes. Die Berücksichtigung an dieser Stelle entspricht der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung und hat sich am Maßstab zu orientieren, ob es aufgrund der Gesamtlärmbelastung zu Gesundheitsgefährdungen kommen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006; Az. 4 A 1074.04). Dies wird unter C. 3.3.5.7 im Einzelnen erläutert.

### **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 Lärminderung vermeidbar sind, und
- b) nach dem Stand der Technik zur Lärminderung **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).

Nach Ziffer 6.7 der TA Lärm können sich höhere Werte ergeben, wenn eine sog. Gemengelage vorliegt, d.h. wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen. Die Vorschrift knüpft damit an Rechtsgrundsätze an, die in der Rechtsprechung entwickelt und ständig fortgeführt worden sind (vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 12.12.1975, BVerwGE 50, 49, 54 f.).

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 Beurteilungspegel 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**

Der Vorhabenträger hat zur Beurteilung, ob durch die Erweiterung des Güterverkehrszentrums schädliche Umwelteinwirkungen entstehen, eine Schalltechnische Untersuchung des Berliner Büros BeSB GmbH vom 10.07.2014 vorgelegt (Unterlage 16). Im Rahmen dieser Untersuchung wurde die Geräuschimmissionssituation in der Umgebung des Planvorhabens analysiert und für die Zukunft prognostiziert. Mit gutachterlichen Ergänzungen vom 18.06.2015 sowie 14.10.2015 und 18.12.2015 erfolgte die Beurteilung, dass die in der am 28.09.2015 Tektur enthaltenen Anpassungen des Betriebsflächenlayouts keine negativen lärmtechnische Auswirkungen hat. Entsprechende Prognoserechnungen unter Berücksichtigung der Änderungen des Terminallayouts bestätigen, dass die Prognoseergebnisse in der Schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 unverändert bleiben.

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 erfolgt sind 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 Gesamtlärbetrachtung 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, der 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.

Auch die Ermittlung der Spitzenpegel ist nicht zu beanstanden. Geräuschspitzen entstehen beim Containerumschlag insbesondere beim Greifen und Absetzen der Container. Bei der Prognose der Maximalpegel durch Geräuschspitzen wurde am Tag (Betrieb von Portalkränen und auch Reachstackern) eine Impulsschalleistung von 125 dB(A) und nachts aufgrund des hier alleinigen Einsatzes eines lärmgeminderten Portalkrans eine Impulsschalleistung von 120 dB(A) angesetzt. Diese Höchstwerte der Schallquellen liegen im Vergleich zu den bei einem derartigen Geräteeinsatz gemessenen Werten auf der schalltechnisch sicheren Seite und wurden demgemäß von den Fachbehörden aus fachtechnischer Sicht als nachvollziehbar und plausibel angesehen.

Im Anhörungsverfahren wurde in diesem Zusammenhang unter Verweis auf die relativ hohe Streuung der beim Containerumschlag auftretenden Impulsschalleistungen gefolgert, 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 Umgriff bezieht, sondern auf den Umfang der ermittelten Impulsschalleistungen. Dieser reicht von leiseren zu lauterem Lärmwerten.

### Betriebsbezogene Fahrzeuggeräusche

Ziff. 7.4 der TA Lärm enthält Vorgaben für die Berücksichtigung von Verkehrsgläuschen 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 Zusatzbelastung 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-

fen. Der Befürchtung, dass an dem erweiterten Terminal höhere Zugzahlen abgewickelt werden, kann die Planfeststellungsbehörde daher nicht folgen. Die Einhaltung der Auflage unterliegt der behördlichen Überwachung.

Der Verkehr von insgesamt maximal 4 Zügen pro Verkehrstag ist gegenüber dem sonstigen vorhabenunabhängigen Schienenverkehr zahlenmäßig von weit untergeordneter Bedeutung und lärmtechnisch nicht von Relevanz, wie der Vergleich mit den in Tab. 6.13 und Tab. 6.14 der Schalltechnischen Untersuchung dargestellten bereits derzeitigen (und erst recht künftigen) Schienenverkehrszahlen (allein) der Deutschen Bahn AG belegt, wobei alle Zuggattungen zu berücksichtigen sind. Daraus ergeben sich im Bereich des Hofer Hauptbahnhofs bereits derzeit über 300 Züge der DB pro Verkehrstag (zu Relevanz und Genese dieser Daten vgl. im Folgenden unter Verkehrsdaten der DB für den vorhabenunabhängigen Schienenverkehr).

Als vorhabenunabhängiger Schienenverkehr sind auch die ein- und ausfahrenden Züge des vorhandenen Bahnbetriebswerks sowie der vorhandenen Werkhalle der DB Regio AG und die zur Nachtzeit stattfindenden Rangiertätigkeiten durch Kesselwagen im Bereich der Gleise 213 – 220 zu berücksichtigen. Zur Nachtzeit fahren bereits 6 Züge in die Werkhalle der DB Regio AG ein und aus (12 Fahrbewegungen). Am Bahnbetriebswerk finden zur Nachtzeit bereits ca. 40 Zugbewegungen (Ein- und Ausfahrten) statt. Die vorhabenbedingten Fahrzeuggeräusche auf der Schiene, die also dem Vorhaben zuzurechnen sind, sind demgegenüber weit untergeordnet und weit von der Schwelle der Erhöhung des Schienenverkehrslärms um 3 dB(A) entfernt, ab der nach Ziff. 7.4 der TA Lärm Maßnahmen organisatorischer Art getroffen werden sollen, um Fahrgeräusche zu vermindern. Sie bewegen sich im Bereich weniger Hundertstel dB(A). Zur Veranschaulichung sei darauf hingewiesen, dass eine Erhöhung des Schienenverkehrslärms um 3 dB(A) aufgrund lärmfachlicher Gesetzmäßigkeiten praktisch bedeuten würde, dass die Hälfte des Schienenverkehrslärms auf den Anlagenbetrieb zurückzuführen sein müsste (siehe amtliche Anmerkung TA Lärm zu Ziff. 7.4).

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 weniger Hundertstel dB(A) erhöht. Eine Änderung um 2 dB(A) ist nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik kaum wahrnehmbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.05.1987, Az. 4 C 33-35/83). Für den lärmfachlich relevanten Gesamtpegel sind alle Zuggattungen zu berücksichtigen. Die aus einem Vergleich mit den Ist-Zahlen des Güterverkehrs gezogene Folgerung von Einwanderseite, der Schienenverkehr würde sich um fast 100% erhöhen, vermag die Planfeststellungsbehörde daher nicht zu folgen. Vielmehr ist darauf hinzuweisen, dass sich bereits nach der Prognose der DB für 2025 die Anzahl der Güterzüge aufgrund der Bedeutung der Strecke künftig erhöhen wird.

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 Zugteilen ist ein Vorgang, der auch im Schienenpersonenverkehr gängig ist. Soweit die bei-

den Zugteile im Terminalbetrieb auf die Gleise verteilt werden, erfolgt dies aus eisenbahnbetriebstechnischen Zwängen bei geringer Geschwindigkeit durch ein Hineinschieben bzw. Hineinziehen auf die Abfertigungsgleise und nach Abfertigung durch ein entsprechendes Hinausbewegen bei geringer Geschwindigkeit. Beim 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 relevant erhöht.

### *Straße*

Als anlagenbezogener Ziel- und Quellverkehr wurde für den Endausbauzustand bei Vollaustausung des Terminals die Abwicklung von ca. 290 Lkws pro Verkehrstag (24h) angesetzt. Nachdem derzeit am bestehenden Containerterminal pro Verkehrstag ca. 190 Lkw abgewickelt werden, wird durch den Ausbau des Terminals langfristig mit einem Mehrverkehr von ca. 100 Lkw pro Tag zu rechnen sein (jeweils 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 Abfahrten 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 Überprüfung der unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Hof durch das Büro IBAS nach der Erfahrung des Büros und im Vergleich mit dem üblichen längenbezogenen Schalleistungspegel für den Fahrweg von Lkw auf der schalltechnisch sicheren Seite. Zusätzlich wurden Schallemissionen für das Leerlaufgeräusch bzw. Rangiervorgänge 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 einschlägigen und aktuellen Studie, dem Technischen Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladergeräusche 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 Bedenken 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 Anlagenbetriebs und aus Gründen des Arbeitsschutzes nicht überschritten werden darf, sind für die Planfeststellungsbehörde plausibel. Zur Sicherstellung des Emissionsansatzes wird unter A. 3.4.8 die Höchstgeschwindigkeit für Lkw-Fahrten auf dem auf 20 km/h festgesetzt 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 Bundesstraße 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

In Ansatz gebracht wurde - insoweit über den Anwendungsbereich der TA Lärm hinaus - auch der vorhabenunabhängige Schienenverkehr. Soweit insofern von Einwanderseite moniert wurde, die Zukunftsprognose für die Verkehrszahlen der Bahnstrecke seien „völlig abwegig“, kann dem die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Eingestellt wurden die von der DB übermittelten Verkehrsdaten der Deutschen Bahn AG mit Ist-Zahlen 2012 und Prognosezahlen 2025 für die Strecken 6362 (Hof Hbf Richtung Norden) und 5100 (Hof Hbf Richtung Süden).

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde vorgetragen, die Steigerung des Güterzugverkehrs bis 2025 sei deshalb „völlig abwegig“, weil sich die in der Vergangenheit bewegte Tonnage im Zeitraum von 1950 bis 2013 lediglich um 85 % gesteigert habe während die Zahl der Triebfahrzeuge im Zeitraum 2005 bis 2010 tatsächlich gesunken sei. Die Prognose gehe von einer Steigerung des Güterzugverkehrs (Zugzahl) um 321 % bis 2025 aus. Demnach würden nicht vergleichbare Sachverhalte miteinander verglichen.

Dass die Verkehrsdaten für den Schienenverkehr mit Prognosehorizont 2025 maßgeblich sind, wurde von der Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern sowie dem Eisenbahnbundesamt für Vorhaben der DB bestätigt. Die entsprechenden Datensätze der Deutschen Bahn AG liegen auch den schalltechnischen Untersuchungen in den Planfeststellungsverfahren des Eisenbahnbundesamtes zugrunde.

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.

Die Eingangsgrößen sind Ergebnisse der Verkehrsprognosen und der damit verbundene Umlegung auf den Verkehrsträger Schiene, die im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans bzw. der Überprüfung des Bedarfsplanes in einem mehrjährigen Zeitabstand von Gutachtern strecken- und abschnittsbezogen erstellt werden (sog. Bundesprognose). Diese berücksichtigen alle Verkehrsarten auf der Schiene (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr, Schienengüterverkehr). Die Werte für den Schienengüterverkehr werden dabei auf der Grundlage eines Verkehrsmodells erarbeitet, welches eine Umlegung der Güterverkehrsströme auf das Streckennetz vornimmt, die u. a. auf Annahmen zur Entwicklung des Güterverkehrsvolumens insgesamt, zu Quelle-Ziel-Relationen und zu

Zugparametern (z. B. durchschnittliche Lasten und Länge von Güterzügen) basiert..

Der Bundesverkehrswegeplanung 2003 und der gesetzlichen Bedarfsfeststellung 2004 lag eine Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen, bezogen auf das Jahr 2015, zugrunde, deren Kernstück deutschlandweite räumliche Verflechtungsmatrizen 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 dargestellt. Die Überprüfung erfolgte nach der Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung 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 November 2010 zusammengefasst. Die dort ermittelten Daten haben wiederum Eingang in die Verkehrsprognose 2025 gefunden, auf die die Schalltechnische Untersuchung Bezug nimmt. Die Zahlen wurden der DB Netz AG als Grundlage aller 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 hätte sich im Zeitraum von 1950 bis 2013 lediglich um 85 % gesteigert, ist außerdem festzustellen, dass Zahlen aus diesem Zeitraum von vornherein nicht geeignet 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 Verkehrskorridore verschoben und werden sich künftig verschieben.

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

Der Einwand, der Schienenverkehrslärm werde nicht berücksichtigt, ist nicht gerechtfertigt. Der vorhabenunabhängige Schienenverkehr wird im Rahmen der Gesamtlärbetrachtung 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 immissionsschutzrechtlichen Beurteilung der Anlage dieser nur Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgelände, 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 Lärminderungsmaßnahmen. Die Berechnung ist im Gegensatz zu Messungen unabhängig gegenüber zufälligen Einflüssen, wie z.B. Witterungsverhältnissen und betrieblichen 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 Impulshaltigkeit von Geräuschen berücksichtigt, hier geht es insbesondere um die impulshaltigen 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 konkret 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.

Auf Länge des nächtlichen Arbeitsbereichs besteht damit jeweils zur Nachtzeit eine Wand aus Containern in Höhe von ca. 5 Metern. Sie begrenzt den nächtlichen Arbeitsbereich nach Norden hin, wo aufgrund der bestehenden Gleisinfrastruktur der DB eine anderweitige bauliche Abgrenzung nicht möglich ist (siehe unter C. 3.3.5.4.2). Im Übergangsbereich nach Osten, wo dies anders als nach Westen, wo die Containerlagefläche endet, möglich war, wurde eine Containerlänge Überstand angesetzt. Durch diese Containerstapelwand ist fachlich in jedem Falle sichergestellt, dass sich im gegenüberliegenden nördlichen Bahnhofsviertel keine höheren Prognosewerte ergeben. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass sich noch eine leichte Pegelminderung ergibt. Dies gilt auch unter Berücksichtigung eines Containerumschlags auf der obersten, d.h. dritten Stellplatzebene. Unter Kran sind maximal 3 Stellplatzebenen möglich. Die lärmabschirmende Wirkung von Containern wurde in einem früheren Planfeststellungsverfahren der Regierung von Mittelfranken bereits anerkannt. Dies wurde von der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes bestätigt (vgl. BayVGH, Urteil vom Urteil vom 16.04.2014, Az. 22 A 10.40044).

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.

Seitens der Planfeststellungsbehörde wird nicht verkannt, dass diese Auflage für den Vorhabenträger eine erhebliche zusätzliche Einschränkung für die Nachtzeit beinhaltet. Ein Nachtbetrieb ist nach vielfach wiederholter Aussage des Vorhabenträgers im Planfeststellungsverfahren entscheidend und unabdingbar, was in Bezug auf die Anforderungen des Seehafens Hamburg und beim Vergleich mit anderen Güterverkehrszentren auch plausibel ist. Die Festlegung einer Containerstapelwand entzieht dem Containerterminal den Zugriff auf die Containerstellplätze in deren räumlichen Umgriff. Diese Stellplätze unter dem neuen Portalkran gehören zur teuersten Fläche des erweiterten Terminals. Sinn und Zweck ist dort gerade der Austausch und die Verfügbarkeit der Container, der in der Nachtzeit nun auf einer von sechs Containerlinien weitgehend verhindert wird.

#### Bodeneffekt

In Abstimmung mit der Stadt Hof (untere Immissionsschutzbehörde) sind vorsorglich ergänzende Berechnungen durchgeführt worden, bei denen die Bodendämpfung mithilfe des frequenzunabhängigen Verfahrens der DIN ISO 9613-2 berechnet wurde. Dies ergab an den meisten Immissionsorten geringere Beurteilungspegel. Daraus wird der Schluss gezogen, dass ein infolge von Prognoseunsicherheiten mögliches Unterschätzen der tatsächlichen Geräuschimmissionen hier nicht anzunehmen ist.

#### Berücksichtigung örtlicher Geländegegebenheiten

Zur Berücksichtigung der örtlichen Geländegegebenheiten wurde ein seitens der Stadt Hof zur Verfügung gestelltes großflächiges digitales Höhenlinienmodell mit den örtlichen Geländeinformationen und Geodaten sämtlicher Hochbauten im Gebietsumgriff verwendet. Für die Modellierung des Geländes im fernerem Umfeld wurden die Höhenlinien-Informationen der amtlichen topographischen Karten des Landes Bayern zugrunde gelegt. Soweit im Anhörungsverfahren bemängelt wurde, dass die durch die Tal- bzw. fast als Kessellage zu beschreibende Situierung des Bahnbetriebsgeländes nicht berücksichtigt worden sei, kann dem von Seiten der Planfeststellungsbehörde daher nicht gefolgt werden.

#### 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

Die maßgeblichen Immissionsorte wurden in Abstimmung mit der unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Hof ermittelt. Die Überprüfung des Büros IBAS ergab, dass es aus fachtechnischer Sicht, aufgrund der teilweise geringen Entfernung zwischen den Immissionsorten, durchaus denkbar wäre, auf einige Immissionsorte zu verzichten.

#### Kein weiterer Aufklärungsbedarf

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

kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbezüglichen Ermittlungen anzustellen. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde nämlich u. a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich.

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

### **3.3.5.3 Gebiete im Einwirkungsbereich**

Das Gelände des Containerterminals liegt im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs unmittelbar südlich gegenüber dem Hofer Hauptbahnhof. Südwestlich des Terminals schließt sich parallel zur Wunsiedler Straße ein Gewerbegebiet an, das im südöstlichen Teil direkt an eine Wohnbaufläche (Schollenteichstraße) grenzt. Auf Höhe des Hauptbahnhofs schließt sich in nördlicher Richtung das sog. Bahnhofsviertel an. Südlich des Terminals befindet sich das Sana Klinikum Hof in der Eppenreuther Straße.

#### **3.3.5.3.1 Maßstab für die Schutzbedürftigkeit**

Gemäß Ziff. 6.6 der TA Lärm ergibt sich die Art der in Ziff. 6.1 der TA Lärm bezeichneten Gebiete aus den Festlegungen in den Bebauungsplänen. Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Ziff. 6.6 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die Entscheidung darüber trifft die für die Genehmigung zuständige Behörde (vgl. Hansmann, in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Ziff. 6. TA Lärm, Rn. 14).

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. 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.

Der Vorhabenträger hat im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen eine Bewertung der Schutzbedürftigkeit des Umfeldes des geplanten Vorhabens auf Basis des Flächennutzungsplans und der der Bebauungspläne der Stadt Hof sowie einer Ortsbegehung vorgenommen. Das Stadtplanungsamt der Stadt Hof hatte in Bezug auf die planungsrechtlichen Gebietseinstufungen den Plan „Bplanungen in der Umgebung“ zur Verfügung gestellt, vgl. Unterlage 16 der Antragsunterlagen am Ende. Darin sind die festgesetzten Baugebiete und als solche gekennzeichnete faktische Nutzungsarten eingetragen. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist in Unterlage 16, Seite 8 ff. der ausgelegten Unterlagen dokumentiert.

Die Schutzwürdigkeit nachfolgender Bereiche ist gesondert zu beurteilen:

### 3.3.5.3.2 Nördliches Bahnhofsviertel

Der Bereich des nördlich an das Bahnhofsgelände angrenzenden „Bahnhofsviertels“ ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt. Es liegt ein Bebauungsplan für den Bahnhofplatz vor mit der Gebietskategorie Mischgebiet, ein Bebauungsplan mit der Festsetzung Misch-/Gewerbegebiet im Bereich Orleansstraße/Bahnbetriebswerk, ein Bebauungsplan für den Wittelsbacherpark mit der Gebietskategorie einer öffentlichen Grünfläche und mehrere bloße Baulinienpläne in den Bereichen Bahnhofstraße, Sophienstraße und Alsenberger Straße. Nördlich der Alsenberger Straße bestehen Bebauungspläne mit den Ausweisungen Gewerbegebiet, Mischgebiet und Allgemeines Wohngebiet. Der restliche Teil ist unbeplanter Innenbereich i.S.v. § 34 BauGB. Der Vorhabenträger ist im Bereich nördlich des Bahnhofs als Maßstab für seine Beurteilung von einem faktischen Mischgebiet ausgegangen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde in Bezug auf das nördliche Bahnhofsviertel eine fehlerhafte Einstufung der Schutzwürdigkeit geltend gemacht.

So wurde im Erörterungstermin von Seiten mehrere Anwohner aus dem nördlichen Bahnhofsviertel geltend gemacht, dass in diesem Gebiet inzwischen die Wohnnutzung überwiege. Das Bahnhofsviertel sei eines der größten und schönsten Gründerzeitviertel Oberfrankens, dort lebten sehr viele Menschen. Der von mehreren Anwohnern bevollmächtigte Rechtsanwalt verwies auf Untersuchungen zur Sozialen Stadt, die der Stadt Hof vorlägen. In dem Untersuchungsbericht sei das Bahnhofsviertel Bestandteil des Projektes gewesen. Es liege ein erheblicher Leerstand an ursprünglich gewerblich genutzten Flächen vor, so dass sich das Viertel faktisch zu einem Wohngebiet entwickelt habe. Von Seiten einer fachkundigen Einwanderin, einer ortsansässigen Architektin, wurden spezifische Zahlen ab dem Jahr 2000 vorgestellt, seither sei eine Reduzierung bis über 50 % der gewerblich genutzten Einheiten festzustellen. Von Anwohnerseite wurde weiterhin angeführt, das Gebiet stelle jedenfalls nachts ein Wohngebiet dar, da die meisten kleineren Geschäfte spätestens um 20 Uhr schließen würden.

Im Nachgang zum Erörterungstermin wurden von Seiten der ortsansässigen Architektin mit E-Mail vom 15.12.2014 Unterlagen zur Gebietsbeurteilung des Bahnhofsviertels Hof an die Planfeststellungsbehörde übersandt. Es handelt sich zum einen um einen Auszug aus der „Vorbereitenden Untersuchung Bahnhofsviertel“ eines Büros für Städtebau aus dem Jahr 2002. Die Regierung von Oberfranken hatte auf diese Unterlage bereits in ihrer Stellungnahme vom 20.10.2014 im Rahmen ihrer Beteiligung als Träger öffentlicher Belange gegenüber der Planfeststellungsbehörde hingewiesen. Die Untersuchungen aus dem Jahr 2000 war von Seiten des Architekturbüros mit aktuellen Erhebungen zur gewerblichen Nutzung des Bahnhofsviertels mit Stand Dezember 2014 ergänzt worden.

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 Einwanderseite 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.

Das Sachgebiet technischer Umweltschutz der Regierung von Oberfranken bestätigte im Übrigen aus fachtechnischer Sicht die Nachvollziehbarkeit und Plausibilität der Berechnung und Darstellung der Isophonenlinie. Die Grenzlinie verläuft im Nahbereich nördlich der Gleisanlagen. Damit beschränkt sich das Gebiet, in dem Überschreitungen des nächtlichen Immissionsrichtwertes für ein allgemeines Wohngebiet von 40 dB(A) vorliegen können, auf einen sehr begrenzten Bereich im Norden der Gleisanlagen, dem Nahbereich zum Bahnhof. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass in diesem Bereich allein die dem Schalleintrag direkt ausgesetzten Fassadenbereiche betroffen sein können. Somit sind die rückwärtigen Geländeseiten sowie Gebäude, deren Höhe die der davor liegenden geschlossenen Bebauung nicht übersteigt, die also im Schallschatten liegen, nicht betroffen.

Die Annahme, dass aufgrund der fast durchgehend geschlossenen, mindestens vier geschossigen Bebauung nördlich der Bahnhofstraße bzw. des Bahnhofplatzes 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

Unabhängig davon hat die Überprüfung der Regierung von Oberfranken die Beurteilung des Vorhabenträgers, dass das nördliche Bahnhofsviertel bereits aufgrund der Prägung durch das Bahnhofsgelände ein faktisches Mischgebiet darstellt, als unzweifelhaft bestätigt. Durch die Bahnnutzung seien die für Wohnen genutzten Bereiche seit je her einer besonderen Immissionsbelastung durch Bahnlärm bzw. stattfindenden Rangier- bzw. Gütertransportbetrieb ausgesetzt. Darüber hinaus seien zumindest im Erdgeschoss Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe vorzufinden, die den Charakter des jeweiligen Straßenzugs wesentlich mit prägen, so dass die Einstufung auch aus diesem Grund eindeutig kein Allgemeines Wohngebiet ergebe.

Der Beurteilung schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an. Zur Berücksichtigung des Vorhandenen gehören auch städtebaulich relevante Immissionsbelastungen, die von vorhandenen baulichen und sonstigen Anlagen ausgehen (Ernst-Zinkhahn-Bielenberg, BauGB, Stand 1. Mai 2015, § 34 Rn. 35). Weiterhin ist die prägende Nachwirkung zu beachten. Auch nicht mehr genutzte bauliche Anlagen prägen die Eigenart der näheren Umgebung weiter, solange mit einer Wiederaufnahme der Nutzung zu rechnen ist (BVerwG, Beschluss vom 2.10.2007, Az. 4 B 39.07).

#### *Prägung durch das Bahnhofsgelände*

Der Bereich des nördlichen Bahnhofsviertels ist wohl Ende des 19. Jahrhunderts um den Bahnhof herum entstanden und ist geprägt durch den Bahnhofsbetrieb und die damit verbundenen Immissionen. Die Regierung von Oberfranken stellt fest, dass das Bahnhofsgelände, zu dem auch der Güter- bzw. Rangierbahnhof gehört, prägend auf die Umgebung wirkt. Die hier für das Wohnen genutzten Be-

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

Im Erörterungstermin wurde vorgetragen, dass die Zeit lange vorbei sei, in der Hof ein großer Güterverkehrsbahnhof war und dass bis zur Inbetriebnahme des Containerterminals Anfang des 21. Jahrhunderts zwischenzeitlich weitgehend nur Zugdurchgangsverkehr stattgefunden habe mit inzwischen leiseren Loks. Die früheren Speditionsgebäude und Lagerhallen seien verfallen. Diese Argumente stehen der Prägung des Gebietes jedoch nicht entgegen. Insofern ist auf die planerische Vorbelastung zu verweisen.

Das Institut der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung stellte bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg ein Spezifikum des preußischen Rechts dar, das in den anderen Bundesstaaten bzw. Ländern des Deutschen Reiches unbekannt war (Blümel, die Bauplanfeststellung, Erster Teil, 1961, S. 167). In den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg wurde der Bau staatseigener Bahnen als Ausdruck der allgemeinen Hoheitsgewalt („Eisenbahnhoheit“) des Staates verstanden (Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht, 2. Auflage 1928, S. 43). Betroffene mussten bereits damals die vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen grundsätzlich dulden, da sie als unvermeidliche Folge des mit „Privilegieneigenschaft“ ausgestatteten Eisenbahnunternehmensrechts verstanden wurden (Fritsch, a.a.O, S. 142).

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.

Der Hofer Bahnhof war seit seiner Eröffnung 1880 Gemeinschaftsbahnhof an der Grenze zwischen bayerischer und sächsischer Staatsbahn. Während der Länderbahnzeit bis in die 1920er Jahre war der Bahnhof Schnittstelle zwischen der bayerischen und sächsischen Staatsbahn, was häufige Lokwechsel in Hof erforderte. Nach der Gründung der Reichsbahn war Hof ein wichtiges Drehkreuz des Bahnverkehrs. Nach dem 2. Weltkrieg wurden erneut bei den Interzonen- und Transitzügen in Hof jeweils Lokwechsel durchgeführt mit den damit verbundenen Immissionsbelastungen.

Das Eisenbahnbundesamt hat mit Stellungnahme vom 17.10.2014 die Existenz eines ehemaligen Güterbahnhofs am Hofer Hauptbahnhof bestätigt. Bereits im Planfeststellungsbeschluss für das Terminal vom 05.07.2001 war die seinerzeit dafür zuständige Regierung von Oberfranken davon ausgegangen, dass der Neubau der Umschlaganlage „gegenüber der Güterabfertigung“ und „im Güterbahnhof Hof“ durchgeführt wird. Die Nutzung als Güter- und Rangierbahnhof ist augenfällig aufgrund der Planstruktur der Gleise.

Dieser befindet sich auf der Westseite des Bahnhofs zusammen mit dem ehemaligen Rangierbahnhof. Der Rangierbahnhof wurde bis in die 1990er Jahre genutzt und bediente auch die Gleisanschlüsse mehrerer dort angesiedelter Wirtschaftsunternehmen, unter anderem Speditionen. Seit Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs wurden dort Einzelwagenverkehre durchgeführt, was eine Vielzahl an An- und Abkoppelungsvorgängen von Waggons bedeutet. Nach einigen Jahren des Stillstandes um das Jahr 2000 wurde der bestehende Containerbahnhof durch ein Hofer Speditionsunternehmen im Güterbahnhof Hof eröffnet.

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,

336 sowie die Gleise 223-228 zurückgebaut. Diese Gleisinfrastruktur zeigt bereits die Nutzung für den Rangier- und Güterverkehr am Standort des geplanten Vorhabens. Die DB Immobilien Region Süd erteilte im Rahmen des Verfahrens auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde folgende Auskunft: „Auf der an die Stadt Hof verkauften Fläche wurde bis zur Bahnreform (1994) Güterverkehr mit all seinen Auswirkungen (besondere Immissionsbelastung usw.) abgewickelt. Die zur Abwicklung der Verkehre notwendigen Gebäude (Güterhallen, Güterabfertigung, Laderampen usw.) wurden erst vor ca. 2 Jahren von der Stadt Hof abgebrochen.“

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 Nutzungen offenstehen; möglich ist allerdings auch, 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).

Die Nutzung als Güterbahnhof wird etwa durch den ersten Baulinienplan aus dem Jahr 1957 der Stadt Hof dokumentiert. Dieser trägt die amtliche Bezeichnung „Baulinienplan südlich des Güterbahnhofs Hof“ und umfasst den Bereich südlich des Terminalgeländes. Die explizite Bezeichnung als Güterbahnhof erfolgt nicht nur in der Benennung des Plans, sondern auch in den nachrichtlichen Darstellungen des Plans. So verläuft dort unmittelbar nördlich der Viceburgstraße und zu dieser parallel ein „Industriegleis“. Westlich der Fläche des beantragten Vorhabens ist die Abzweigung von der Hans-Böckler-Straße zu den Bahnanlagen bezeichnenderweise als „Güterzufuhrstraße“ bezeichnet. Die Flächen, auf denen sich das geplante Vorhaben befindet sind dort als Bahnflächen vermerkt. Es besteht mithin kein Zweifel daran, dass auf der derzeitigen und der Erweiterungsfläche des GVZ Hof Güterverkehr stattgefunden hat.

Selbst eine längerfristige Unterbrechung der Nutzung als Güter- bzw. Rangierbahnhof hätte nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht den Verlust seiner planungsrechtlichen Zweckbestimmung zur Folge, da eine Wiederaufnahme nicht auf unabsehbare Zeit ausgeschlossen war. Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs bestand mit den ausgedehnten Bahnanlagen weiterhin eine großzügige Infrastruktur. Der Bahnhof hat aufgrund seiner Lage überregionale Bedeutung als Drehkreuz für den Güterumschlag.

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.

Die bauliche Nutzung südlich der Bahnhofstraße ist durch Bebauungsplan geregelt und in der Tat überwiegend gewerblich geprägt (Mineralölhandel, Deutsche Post, Betriebs- und Verwaltungsgebäude der DB). Nördlich der Bahnhofstraße ist zwar in erheblichem Umfang Wohnnutzung vorhanden. Daneben sind jedoch eine Gaststätte, Hotels und ein Studentenwohnheim vorzufinden. Für den Bereich zwischen Bahnhofstraße, Moltkestraße und Königstraße setzt ein Bebauungsplan der Stadt Hof ein Mischgebiet fest. Dort ist unter anderem eine Erotikbar vorzufinden.

Der Bahnhofplatz wird in nordwestlicher Richtung begrenzt durch ein achtgeschossiges leerstehendes Gebäude, das auch als Geschäfts- und Bürogebäude, bzw. zuvor teilweise von einem Möbeleinzelhandel genutzt wurde. Nach Norden wird der Bahnhofplatz durch mehrgeschossige Gebäude begrenzt, in denen im Erdgeschoss Bankfilialen untergebracht sind. Am Bahnhofplatz findet sich außerdem ein Reisebüro.

In der Bismarckstraße finden sich etwa die Filiale einer Bank, eine Pizzeria, eine Rechtsanwaltskanzlei und ein Orthopädiegeschäft, in der Theresienstraße ein Versicherungsbüro und ein Tattoo-Studio. In der Sophienstraße befinden sich beispielsweise ein Versicherungsbüro, zwei Fahrschulen, ein Hörgeräteakustiker und eine Finanzberatung. An der Ecke Bahnhofstraße/Liebigstraße befindet sich in einem fünfgeschossigen Gebäude ein Hotel. In der Liebigstraße gibt es ebenfalls ein Versicherungsbüro, außerdem einen Elektroinstallateur und einen Kachelofenbauer. In der Sedanstraße liegen ein Hotel mit Restaurant, ein Lottogeschäft, ein Fußbodenleger, ein Nachtclub sowie ein Matratzengeschäft mit Bettfedernreinigung. In der Orleansstraße werden Räume im Erdgeschoss von einer Gebäudereinigung genutzt. Im Bereich Orleansstraße/ Landwehrstraße/ Alsenberger Straße/ Am Bahnbetriebswerk existieren gewerbliche Nutzungen in einem mit Bebauungsplan der Stadt Hof als Misch-/Gewerbegebiet festgesetzten Bereich.

In den genannten Straßenzügen, die von der Bahnhofstraße in nördlicher Richtung abgehen, sind damit zumindest im Erdgeschoss noch Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe vorzufinden, die den Charakter des Gebietes wesentlich mitprägen und die in einem allgemeinen Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO zumindest teilweise nicht zulässig sind. Eine Erotikbar ist in einem Allgemeinen Wohngebiet auch nicht ausnahmsweise zulässig. Zudem dienen die vorhandenen Gaststätten, Versicherungsbüros nicht allein der Versorgung des Gebietes im Sinne des § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO, ebenso wenig wie etwa das Matratzengeschäft, die Gebäudereinigung und der Kachelofenbauer. In einem allgemeinen Wohngebiet sind gemäß § 4 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO nur solche Läden und Schank- und Speisewirtschaften allgemein zulässig, die der Versorgung des Gebiets dienen. Der Betrieb muss sich also grundsätzlich im Baugebiet selbst tragen, Besucher, die realistisch auf die Benutzung eines Kraftfahrzeuges angewiesen sind, gehören demnach nicht zu der Zielgruppe (BVerwG, Beschluss vom 3.9.1998, Az. 4 B 85-98). Auch die beiden Hotels sind als Betriebe des Beherbergungsgewerbes in einem allgemeinen Wohngebiet nicht allgemein zulässig.

Selbst wenn die gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss der Gebäude seit der letzten Erhebung aus dem Jahr 2002 im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung für das Bahnhofsviertel zurückgegangen ist, so ist sie dennoch im relevanten Gebiet in allen Straßenzügen noch vorzufinden. Das Gebiet ist damit hinreichend durch gewerbliche Nutzung geprägt.

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 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**

Die Klinik am Standort Eppenreuther Straße 9 befindet sich südlich des Containerterminals. Dazwischen liegt das ausgedehnte bestehende Gewerbegebiet Wunsiedler Straße. Diesem gegenüber, unmittelbar an der Bundesstraße B 15, ist der Gebäudekomplex der Klinik gelegen.

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.

Dem Grunde nach wäre vom Ansatzpunkt der Planfeststellungsbehörde her für das Krankenhaus Ziff. 6.1 f) der TA Lärm einschlägig. Dies hat der Vorhabenträger mit Verweis auf die Lage und Größe der Einrichtung unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des OVG Lüneburg, Urteil vom 31.05.2007, Az. 1 KN 265.05 sowie des VGH München, Beschluss vom 11.04.2012, Az. 14 CS 12.294) bezweifelt und war von einem Allgemeinen Wohngebiet nach Ziff. 6.1 d) der TA Lärm ausgegangen. Dabei hat er sich darauf berufen, dass unter Ziff. 6.1 f) der TA Lärm fallende Vorhaben den dort genannten Schutzanspruch nur beanspruchen könnten, wenn es sich um Einrichtungen handelt, welche nach der Formulierung des OVG Lüneburg einen bestimmten Bereich regelrecht dominieren und ihm ihren Stempel aufdrücken. Diese Voraussetzungen lägen hier weder im Hinblick auf die Größe und den Zuschnitt des Klinikums, noch im Hinblick auf seine Lage unmittelbar an der Bundesstraße B 15 und gegenüber einem bestehenden Gewerbegebiet vor.

Die Planfeststellungsbehörde ist demgegenüber als Ausgangspunkt von einer grundsätzlich höheren Schutzbedürftigkeit für die Klinik ausgegangen, hat jedoch angesichts der Prägung 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).

Vorliegend ist zu berücksichtigen, dass sich in direkter Nachbarschaft zur Klinik ausgedehnte Gewerbegebiete befinden, die auch als solche genutzt werden. Daraus schließt sich das der eisenbahnrechtlichen Fachplanung unterliegende Areal an, auf dem bereits bisher auf Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses ein Containerterminal sowie der Hofer Hauptbahnhof betrieben wird. Die damit typischerweise einhergehenden Immissionen prägen die Umgebung. Damit liegt ein Gebiet vor, welches i.S.v. Ziff. 6.7 der TA Lärm gewerblich oder hinsichtlich der Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzt wird.

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.

In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass eine Zwischenwertbildung nach Nr. 6.7 der TA Lärm auch in Bezug auf eine der Ziff. 6.1 f) der TA Lärm unterfallenden Nutzung zu erfolgen hat. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat mit Beschluss vom 11.04.2012, Az. 14 CS 12.294, Rn. 34, juris) in Bezug auf eine ebenfalls in Nr. 6.1 f) der TA Lärm geregelte Nutzung (Pflegeheim) die Bestimmung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen nach den für allgemeine Wohngebiete gültigen Richtwerten mit Verweis auf Ziff. 6.7 der TA Lärm als im Ergebnis fehlerfrei beurteilt. Es liegt vorliegend eine Gemengelage i.S.v. Nr. 6.7 der TA Lärm vor.

So ist denn auch der Gutachter des Büro IBAS in seiner von der Stadt Hof in Auftrag gegebenen schalltechnischen Überprüfung der Vorhabenplanung hinsichtlich des Klinikums von einer Gemengelage ausgegangen. Auch von Seiten des technischen Umweltschutzes der Regierung von Oberfranken wurde für das Sondergebiet Klinikum in unmittelbarer Nähe zu Gewerbegebietsflächen eine immissionsschutztechnisch ungünstige Anordnung festgestellt.

### 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

Wie auch die Regierung von Oberfranken in ihrer Stellungnahme vom 23.02.2015 festgestellt hat, geht vom Hofer Hauptbahnhof seit je her eine besondere Immissionsbelastung durch Bahnlärm bzw. stattfindenden Rangier- bzw. Gütertransportbetrieb aus. Der Bereich nördlich des Klinikums ist zudem in weiten Teilen gewerblich geprägt, teilweise auch durch entsprechend festgesetzte Gewerbegebiete. Hinsichtlich der Prägung des Einwirkungsgebietes i.S.v. Ziff. 6.7 Abs. 2 der

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 gewerbliches 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 Lärminderungstechnik werden eingehalten, vgl. hierzu unter C. 3.3.5.4.1. Die Verpflichtung unter A. 3.4.10 stellt sicher, dass der Stand der Lärminderungstechnik 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 Wohnsiedlung an der Schollenteichstraße liegt südlich in unmittelbarer Nähe zu Eisenbahnflächen und grenzt im Westen und Südwesten an ein ausgedehntes, durch Bebauungsplan festgesetztes Gewerbegebiet an. Nach Osten wird es vom Gewässer des sog. Schollenteich begrenzt.

Es besteht vorwiegend aus 4-geschossigen Mehrfamilienhäusern. Nach Informationen der Stadt Hof handelt es sich um eine Siedlung, die historisch eng mit dem Eisenbahnverkehr verknüpft ist („Eisenbahnersiedlung“). Die Stadt Hof hat das Gebiet als „FWA“ gekennzeichnet. Die lärmtechnische Untersuchung geht von einem faktischen Allgemeinen Wohngebiet in historisch gewachsener Gemengelage aus.

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 Vorbelastung 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

Was die Prägung des Einwirkungsbereichs i.S.v. Ziff. 6.7 Abs. 2 der TA Lärm anbelangt, gilt für die Wohnnutzungen im Gebiet der Schollenteichstraße folgendes: In Folge der nördlich unmittelbar angrenzenden Bahnanlagen, die seit je her zu einer besonderen Immissionsbelastung durch Bahnlärm bzw. Rangier- und Gütertransportbetrieb im umliegenden Bereich führten, und der gewerblichen Nutzung in den Gewerbegebieten westlich und südlich der Wohnsiedlung ist das Gesamtareal überwiegend durch gewerbliche bzw. gewerbeähnliche Nutzung geprägt. Die Wohnnutzung wird davon an drei von vier Seiten umschlossen und ist quantitativ untergeordnet. In Bezug auf die Ortsüblichkeit der Geräusche i.S.v. Ziff. 6.7 Abs. 2 der TA Lärm gelten die Ausführungen im Rahmen der Behandlung des Klinikums entsprechend. Was die zeitliche Priorität anbelangt, ist wohl davon auszugehen, dass die Siedlung nach den ersten Bahnanlagen entstand, darauf kommt es jedoch nicht entscheidungserheblich an. Die Siedlung ist nach Informationen der Stadt Hof als Eisenbahnersiedlung entstanden. Gewerbliche Nutzungen fanden in der Nachbarschaft zur Schollenteichstraße schon länger statt, jedoch in größerem Stil erst nach der Wohnsiedlung. Der früheste Plan stammt nach Mitteilung des Stadtplanungsamtes der Stadt Hof aus dem Jahr 1957. Der Bebauungsplan für das Gelände südlich des Güterbahnhofs stellt Wohngebäude entlang der Schollenteichstraße als Bestand dar. Im angrenzenden Gebiet heutiger gewerblicher Nutzung sind einzelne Bestandsgebäude dargestellt.

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**

Unter Zugrundelegung der eingereichten Unterlagen, u.a. der Lärmbetrachtung im Schallschutzgutachten vom 10.07.2014 - Unterlage 16 - sowie der darüber hinaus erfolgten Abklärungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist im Ergebnis festzustellen: Das Vorhaben verstößt nicht gegen immissionsschutzrechtliche Vorgaben.

#### § 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-

nen, dass schädliche Umwelteinwirkungen etwa auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete oder unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG stellt allerdings kein zwingendes Gebot dar, sondern nur eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Ob er sich in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände. Auch die Luftreinhaltung und der Schutz vor Schadstoffbelastungen werden als Abwägungsbelang berücksichtigt.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Erweiterung gegenüber einer kompletten Verlagerung an einen anderen Standort eindeutig vorzugswürdig. 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.

Eine räumliche Verschiebung des Vorhabens würde im Übrigen die Belastungen im Wesentlichen nur räumlich verschieben, nicht aber in ihrer Intensität mindern. Außerdem würden dann unbelastete Flächen an Stelle bereits durch Eisenbahnbetrieb vorbelasteter und insofern vorrangig in Anspruch zu nehmender Flächen betroffen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010, Az. 7 VR 4.10).

Auf dem Vorhabengelände selbst führt die Anordnung zu einer größtmöglichen Trennung der Auswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete. In Bezug auf die insofern besonders zu berücksichtigenden Lärmauswirkungen durch den für die Erreichung des Vorhabenziels unabdingbaren eingeschränkten Nachtbetrieb wird etwa zur Nachtzeit der Abstand zur unmittelbar angrenzenden Wohnsiedlung des Schollenteichs möglichst groß gehalten. Durch eine genau definierte Containerstapelwand nach Norden während der Nachtzeit wird der nächtliche Arbeitsbereich in nördliche Richtung abgegrenzt. Durch die Nutzung von zwei im Terminalbereich liegende Gleise werden lärmrelevante Vorgänge nicht mehr nur auf dem außen liegenden Gleis 222 stattfinden, sondern ins Terminalinnere verlagert und damit von Wohnnutzung weiter entfernt. Die Terminalanordnung wird im Ausbauzustand die Notwendigkeit von Rangiervorgängen von Lkw weitgehend verhindern. Unnötigem Laufenlassen von Motoren der Lkw und Reachstackern wird ausdrücklich verboten. Hinsichtlich Luftreinhaltung und dem Schutz vor Schadstoffbelastung ist auf die prozentual sehr geringe vorhabenbedingte Verkehrssteigerung mit Lkw (vgl. Ausführungen unter C. 3.3.5.2.1, Straße) zu verweisen. Weiterhin werden durch den Umstieg vom derzeit ausschließlichen Betrieb mit dieselbetriebenen Reachstackern auf eine Abfertigung im Wesentlichen durch elektrisch betriebene Portalkräne Schadstoffbelastungen reduziert. Die Einhaltung des jeweils aktuellen Standes der Technik zur Lärminderung wurde angeordnet.

#### § 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 Lärminderungsmaßnahme 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 Gemengelage 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 BImSchG 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 Lärminderung vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik zur Lärminderung 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 Lärminderung**

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 Lärminderungstechnik ein. Dabei ist insbesondere auf Folgendes hinzuweisen.

##### Portalkräne

Als Maßnahmen an der Schallquelle nach Ziff. 2.5 der TA Lärm ist hier zunächst der Einsatz von lärmärmeren Portalkränen zu nennen, mit denen Lärmemissionen im Vergleich zum derzeitigen Betrieb reduziert werden können. Dies ist im Wesentlichen durch die Art der Umschlaggeräte begründet. Im derzeitigen Betrieb wird ausschließlich mit Reachstackern gearbeitet, die von einem Dieselmotor angetrieben werden. Nach Ausbau des Terminals wird der Umschlag vorrangig mit Portalkränen durchgeführt, die mit Elektromotoren betrieben werden. Um das Lärmniveau zu veranschaulichen, kann der Vergleich zwischen einem Elektroauto und einem herkömmlichen mit Diesel betriebenen Pkw herangezogen werden. Hier ist das mit Elektromotor betriebene Fahrzeug erheblich leiser als das mit Dieselmotor betriebene. Die beiden Portalkräne werden mit der neuesten lärmarmen Greif- und Antriebstechnik ausgestattet. Die Greifvorrichtung der Kranbrücke, der so genannte „Spreader“ wird über mehrere technische Merkmale lärmarm ausgestattet, beispielsweise mit Hydraulikpumpen, Gummi-Anschlagpuffern und Ultraschallsensoren zur Beeinflussung der Senkgeschwindigkeit beim Aufsetzen des Spreaders auf die Container, was die Schlaggeräusche beim Aufnehmen der Container mindert. Hinsichtlich der Antriebstechnik des Spreaders werden lärmarme elektrische Motoren eingesetzt, die im Maschinenhaus untergebracht werden. Das Maschinenhaus wird von innen mithilfe von Steinwolle absorbierend ausgestattet (schallgedämpftes Maschinenhaus). Diese Ausstattung mit der neuesten lärmarmen Greif- und Antriebstechnik wird unter A. 3.4.10 verbindlich festgesetzt.

Zusätzlich hat sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens klären lassen, dass zum Schutz der Anwohner zur Nachtzeit das akustische Warnsignal durch ein visuelles Warnsignal ersetzt werden kann. Zur Tagzeit ist das Lichtsignal aufgrund der Helligkeit sicherheitstechnisch dagegen nicht ausreichend. Die Unzulässigkeit des akustischen Warnsignals zur Nachtzeit wird unter A. 3.4.4 vorbehaltlich der sicherheitstechnischen Abnahme der Portalkräne nach deren Errichtung festgesetzt. Maßnahmen, die aus Gründen der Betriebssicherheit bei der speziellen Anlage nicht verwirklicht werden können, sind ausgeschlossen (Feldhaus/Tegeger, a.a.O., Ziff. 2 TA Lärm Rn. 62).

Soweit betrieblich möglich will der Vorhabenträger die erfahrenen Kranfahrer in der Nacht einsetzen. Unter A. 3.4.15 wird der Betreiber verpflichtet, regelmäßige Schulungen der Fahrer der Portalkräne und der Reachstacker unter lärmtechnischen Gesichtspunkten einzuführen und dies im Rhythmus der Immissionsmessungen gegenüber dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof nachzuweisen. Die Schalltechnische Untersuchung unterstellt zwar keine besondere Umsichtigkeit der Fahrer. Die Schulungen können jedoch einen Beitrag im Interesse der Anwohner leisten, indem sie die Fahrer für Lärmgesichtspunkte sensibilisieren und sie in diesem Punkt unterstützen.

#### 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.

Neben der Verbesserung beim Rückwärtsfahren werden künftig statt eines Hupsignals zur Einweisung von Lkw-Fahrern, die über kein Funkgerät verfügen, Ampelsignale am Reachstacker eingesetzt. Nach Inbetriebnahme des neuen Terminals wird eine Einweisung nicht mehr nötig sein, da der Lkw-Fahrer bereits bei Anmeldung seinen Be-/Entladeplatz zugeteilt bekommen wird.

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 lärmtechnischen 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/Tegeger, 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.

Zur Sicherstellung der Einhaltung des Standes der Lärminderungstechnik auch in Zukunft erfolgt unter A. 3.4.10 die Vorgabe, dass die Anlage nach dem Stand der Technik zur Lärminderung zu errichten, zu warten und zu betreiben ist. Zur Kontrolle ist dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof wiederkehrend alle drei Jahre im Rhythmus der wiederkehrenden Messungen ein Nachweis vorzulegen, dass die eingesetzten Maschinen und Geräte dem Stand der jeweils aktuellen Lärminderungstechnik entsprechen.

### 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 Bahnhofplatz 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.

Die Planfeststellungsbehörde hat eine ergänzende Untersuchung des Lärmgutachters zu den Überschreitungen der Mischgebietswerte zur Nachtzeit beauftragt. Diese ergänzende Untersuchung vom 28.07.2015 ergab - für den Technischen Umweltschutz der Regierung von Oberfranken plausibel - im Umfeld der beiden exponierten Gebäude keine weiteren Überschreitungen.

Soweit in der ergänzenden Untersuchung vom 28.07.2015 und in der Schalltechnischen Untersuchung vom 10.07.2014 für den Ort der Richtwertüberschreitung jeweils die Bezeichnung Bahnhofplatz „1“ erfolgt, handelt es sich um ein lediglich redaktionelles Versehen. Ausweislich der jeweils eindeutigen planerischen Darstellung handelt es sich nicht um die Adresse Bahnhofplatz 1, eine soziale Einrichtung, sondern um das – als 8-stöckiges Gebäude beschriebene und planerisch dargestellte – Gebäude Bahnhofplatz 1a.

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.

Zum System der Richtwerte der TA Lärm und der Sonderfallprüfung nach Ziff. 3.2.2 der TA Lärm ergibt die amtliche Begründung der Bundesregierung zur Neufassung der TA Lärm am 19. März 1998 (BR-Drs. 254/98) Folgendes: Bei den in ihrer Nummer 6 festgelegten „Immissionsrichtwerten“ handelt es sich nicht etwa um strikte Grenzwerte, die eindeutig, doppelseitig wirkend die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkung durch Lärm markieren, sondern um Richtwerte für den Regelfall, deren Ermittlung hinsichtlich einiger Faktoren bereits wertende Entscheidungen voraussetzt, und von denen darüber hinaus bei Vorliegen besonderer Umstände des Einzelfalls im Rahmen einer Sonderfallprüfung (Nr. 3.2.2) abgewichen werden darf. Dieses Konzept hat sich in der Praxis der Beurteilung von Anlagenlärm bewährt.

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 diesen Fällen muss eine Sonderfallprüfung nach Ziff. 3.2.2 durchgeführt werden (Feldhaus/Tegeeder, a.a.O., Ziff. 2 TA Lärm Rn. 51 unter Verweis auf obergerichtliche 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 Geräuschemissionen auswirken. Der Antragsteller hatte sich zusätzlich auf die in Buchstabe d genannten besonderen Gesichtspunkte der Herkömmlichkeit und der sozialen Adäquanz der Geräuschemissionen 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).

Containerterminals zeichnen sich dadurch aus, dass der Umschlag aufgrund der platzgreifenden Container und Umschlaganlagen im Freien erfolgt. Eine Einhausung derartiger Umschlaganlagen ist technisch bei Zugrundelegung einer hinreichenden Kapazität schlechterdings kaum vorstellbar und, wie der Vergleich mit anderen Güterverkehrszentren zeigt, auch nicht üblich.

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

Eine solche Wand würde nur dann in nennenswertem Umfang die Geräuschmissionen mindern, wenn sie in der Nähe der Geräuschquelle errichtet würde und diese daher wirksam abschirmen kann. Zwischen dem bestehenden und zur Erweiterung geplanten Güterverkehrszentrum liegt die umfangreiche und weitläufige Schieneninfrastruktur des Hofer Hauptbahnhofes, konkret eine Vielzahl von Gleisen der DB. Eine Lärmschutzwand gegenüber dem GVZ Hof auf Seite der Bahnhofstraße wäre lärmtechnisch ungeeignet, die Richtwertüberschreitungen an den Gebäudefassaden zu mindern. Insofern unterscheidet sich die Situation aufgrund der unterschiedlichen Entfernung zum Vorhaben substantiell von der südlich gelegenen Schollenteichsiedlung, die direkt an das Vorhabengelände angrenzt.

Ein Güterverkehrszentrum in einem Güterbahnhof ist abhängig von der Anbindung an eine bestehende leistungsfähige Gleisinfrastruktur. Die direkte und leistungsfähige Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn, das die günstige Anbindung an die großen internationalen Seehäfen garantiert, ist standortentscheidend. Für das Güterverkehrszentrum Hof ist vorliegend die Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn über das Gleis 222 der Deutschen Bahn ausschlaggebend. An dieses Gleis ist das bisherige Terminal seit fast 15 Jahren angeschlossen, es erschließt bereits jetzt das bestehende Güterverkehrsterminal. Die Möglichkeit seiner Nutzung war ausschlaggebend für die seinerzeitige Investitionsentscheidung zur Neuerrichtung des Güterverkehrszentrums.

Die Abstände von Gleisen zueinander sind technisch durch bestimmte sicherheitsrelevante Aspekte wie etwa das Lichtraumprofil eines Zuges bestimmt. Die Errichtung einer Lärmschutzwand örtlich vor dem geplanten Terminal in Richtung nördliches Bahnhofsviertel ist aus Gründen der Technik wie der Verfügbarkeit nicht möglich.

Eine Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen dem Abfertigungsgleis 222 und dem geplanten Terminalgelände scheidet bereits am nicht ausreichend vorhandenen gleistechnischen Abstand, für den Sicherheitsanforderungen im Umfang des Lichtraumprofils eines Zuges bestehen. Der Vorgang des Containerabsetzens auf Waggons auf dem Abfertigungsgleis wäre bei dieser Variante auch nicht abgeschirmt, da dieser lärmrelevante Vorgang außerhalb der baulichen Barriere stattfinden würde. Portalkräne zum Containerumsatz in bi- bzw. trimodalen Umschlaghäfen sind außerdem bereits nach ihrer technischen Konzeption beim Containerhandling nicht darauf ausgelegt, eine bauliche Lärmschutzwand im Arbeitsbereich zu überwinden. Dort muss der Containerumschlag ungehindert stattfinden können.

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 betrieblichen Verwendung der Gleisan-

lagen eine Absage erteilt. Im Zuge der Elektrifizierung Hof – Marktredwitz würden viele Gleise zur Zugbildung und Abstellung benötigt, wodurch ein Verzicht auf eines der bestehenden Gleise nicht in Frage komme. Ferner sei Hof Hbf Knotenpunkt und Umsteigebahnhof im Personennahverkehrsnetz. Dadurch würden auch für die Abstellung von endenden Personenzügen zahlreiche Gleise benötigt.

Eine Lärmschutzwand lässt sich nördlich des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens daher räumlich nicht unterbringen. Voraussetzung für eine Lärmschutzwand wäre eine Neukonzeption der Anlage durch den Antragsteller unter Aufgabe standortentscheidender Parameter für den bisherigen und den geplanten Betrieb, insbesondere Aufgabe der direkten Anbindung an die Gleisinfrastruktur der DB einschließlich Rangiergleisen und Verlust von Gleislängen für die Abfertigung von Güterzügen. Der Antragsteller hat eine derartige Neukonzeption entschieden abgelehnt unter Verweis auf das damit zwangsläufig verbundene Aus für das Vorhaben am Standort Hof. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel.

Die von Einwanderseite vorgetragene Tieferlegung des Terminals zu Lärmzwecken, um die Lärmemissionen des notwendigerweise frei liegenden Geländes zu reduzieren, wurde im Planfeststellungsverfahren ebenfalls einer Prüfung unterzogen. Dass diese Variante nicht umsetzbar ist, ist für die Planfeststellungsbehörde aus folgenden Gründen schlüssig: Nach schallgutachterlicher Würdigung müsste das Terminal um mindestens 5 m tiefer gelegt werden, um überhaupt einen messbaren Effekt zu erhalten. Eine solche Tieferlegung ist nicht umsetzbar. Der Schienenzugang für die Umschlaggleise wäre nicht realisierbar, da ein solcher Höhenunterschied über entsprechend lange Strecken gezogen werden müsste. Dies ist in der Umgebung nicht möglich. Die Straßenzu- und -abfahrten müssten aufgrund des Höhenunterschieds über weite Wege auf das Terminal geführt werden. Hierfür ist kein ausreichender Platz vorhanden. Aufgrund von Schrägbo-schungen, die an der „Abbruchkante“ zum umliegenden Gelände hergestellt werden müssten, würde sich die effektiv für den Terminalbetrieb nutzbare Fläche erheblich reduzieren. Bei einem Aushub von 5 m würden exorbitante Baukosten für Erdarbeiten und Entsorgung anfallen, die das Projektbudget bei weitem übersteigen würden.

Zu berücksichtigen ist, dass Richtwertüberschreitungen ausschließlich zur Nachtzeit prognostiziert wurden und zur Nachtzeit das äußere Gleis 222 nicht beschickt wird, sondern die lärmrelevante Tätigkeit des Absetzens der Container auf die Waggons in dieser Zeit auf die innenliegenden Gleise beschränkt wird (vgl. Auflage unter A. 3.4.4).

Zur Abgrenzung des nächtlichen Arbeitsbereichs setzt die Planfeststellungsbehörde zur Nachtzeit nach Norden eine genau definierte Containerstapelwand gemäß Auflage A. 3.4.6 fest. Diese erfüllt die Anforderung, dass sie so nah als möglich an der Geräuschquelle ansetzt und kann, wenngleich mit erheblicher Einschränkung des Nachtbetriebs verbunden, auf dem Betriebsgelände am lärmtechnisch relevantesten Standort verwirklicht werden.

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 vorgetragen, dass für die im Bereich des Containerterminals anfallenden Arbeiten sowohl eine besondere örtliche wie auch zeitliche Bindung besteht, die sich aus den typischen Betriebsabläufen eines öffentlichen Güterverkehrszentrums ergeben. Zunächst ist die Anlage aus mehreren Gründen standortgebunden. Zum einen muss sie im Bereich vorhandener Bahngleise realisiert werden. Weiterhin

befindet sich der Standort des GVZ Hof dort bereits. Die Standortentscheidung ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 05.07.2001 für ein Güterverkehrszentrum 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 handelt, wenn er vorträgt, dass die Möglichkeit eines nächtlichen Betriebs für ein Güterverkehrszentrum im heutigen Logistikverkehr unabdingbar sei und dass der gänzliche Ausschluss des nächtlichen Betriebs das wirtschaftliche Aus für das Investitionsvorhaben bedeutete.

So ergibt sich etwa weder aus dem Planfeststellungsbeschluss für das Güterverkehrszentrum Burghausen, noch aus dem Planfeststellungsbeschluss für den Neubau des DB Netz AG – Moduls Umschlagbahnhof Nürnberg im Güterverkehrszentrum 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 beeinflusst, wird die Notwendigkeit eines nächtlichen Umschlags schlüssig. Die Anlieferung der Containerschiffe auf See setzt häufig die Transportkette für den Landverkehr in Gang. Die Terminals in großen Häfen wie Hamburg oder Bremerhaven sind rund um die Uhr besetzt, der Regelbetrieb des Umschlags von Seeschiffen und Hinterland-Verkehrsträgern läuft an 365 Tagen 24 Stunden durchgehend. Standzeiten führen zur Verzögerung der Disposition. Die Flexibilität, im Hinterland an diesen Takt angebinden sein zu können, ist für Logistikunternehmen im Containerhinterlandverkehr daher tatsächlich wettbewerbsentscheidend.

Diese Anforderungen dürfen nicht den Blick verstellen auf die schutzwürdigen Interessen Lärmbetroffener. Diese sind im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung 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 Abhilfemaßnahmen gegen Geräuscheinwirkungen nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, so dass anzunehmen ist, dass die Geräuscheinwirkungen deshalb als tolerierbar hingenommen werden.

Auch aufgrund gesetzgeberischer Wertungen ist von einer grundsätzlich positiven Einstellung der Allgemeinheit, wenn auch nicht unbedingt jedes einzelnen Anliegers, zu den mit der Anlage zwangsläufig verbundenen Geräuschmissionen 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 Gemeinwohls bedient. So ist das Vorhaben generell dem Planfeststellungsrecht unterstellt, 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 Gemeinwohlinteresse

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 lautereren 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.

Dass Güterverkehrszentren Gemeinwohlinteressen bedienen zeigt auch die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen. Damit gewährt der Bund unter bestimmten Voraussetzungen Unternehmen in Privatrechtsform finanzielle Zuwendungen für den Neu- und den Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV). Denn der KV spielt im Bereich des Güterverkehrs eine wichtige Rolle für eine integrierte Verkehrspolitik; er unterstützt insofern das Ziel des Bundes, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker in die Logistikkette einzubeziehen und eine weitere Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs auf diese Verkehrsträger zu erreichen.

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 Lästigkeit der Geräusche, die von der Einstellung zur Geräuschquelle 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*

Vorliegend ist in Bezug auf eines der betroffenen Gebäude am Bahnhofplatz 1a, von der Stadt Hof als „Möbel-Hess-Hochhaus“ bezeichnet, zu berücksichtigen, dass es zum einen derzeit leer steht und zum anderen in den Bauakten der Stadt Hof als Geschäftshaus am Bahnhofplatz bezeichnet wird, für das lediglich im 6. und 7. Obergeschoss Wohnungen genehmigt sind. Im vorliegend relevanten Nachtzeitraum, in dem es wegen der sensibleren Nachtwerte zu Richtwertüberschreitungen kommen kann, wird der Großteil des Gebäudes, selbst wenn der Leerstand beendet wird, nach der Genehmigungssituation nicht genutzt, da nachts nicht gearbeitet wird.

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 größtmöglich machbare 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 ausgeht, dass sich die von dem Containerterminal ausgehende Lärmbelastung 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 Lärmbelastung 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 betragen 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 lautereren Reachstacker zur Nachtzeit nicht eingesetzt werden, es darf nur ein Portalkran mit neuester lärmarmen 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.

Dem Vorhabenträger wird unter A. 3.4.7 verbindlich aufgegeben, bei den Anwesen, an denen der nächtliche Richtwert für ein Mischgebiet überschritten wird, passivem Lärmschutz nach der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ zu gewähren. Einzubauende Lüfter sollen dabei für ein Wohnraumklima sorgen, das dem bei geöffneten Fenstern entspricht.

Mit Schreiben vom 10.12.2015 hat der Vorhabenträger gegenüber der Planfeststellungsbehörde die Akzeptanz von Maßnahmen des passiven Schallschutzes für den nördlichen Bahnhofsbereich zugesichert, soweit die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für ein Mischgebiet überschritten werden und solche Maßnahmen als Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens festgesetzt werden. Es ist nach den Ermittlungen im Planfeststellungsverfahren davon auszugehen, dass sich diese Überschreitungen auf die beiden genannten exponierten Gebäude Bahnhofstraße 67 und Bahnhofplatz 1a beschränken. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung ist es aber nicht geboten, die Beurteilungspegel fassaden- und etagenscharf zu dokumentieren und alle Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach mit Postanschrift und Angabe der betroffenen Fassaden und Geschosse zusammenzustellen. Daher wird als möglicher räumlicher Umgriff das Umfeld der Bahnhofstraße und des Bahnhofplatzes angegeben. Die Berechnung der erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen wird nach erfolgter Planfeststellung nach der VDI-Richtlinie 2718 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ durchgeführt, die vom Landesamt für Umwelt zur Anwendung empfohlen wird. Für die Realisierung passiver Lärmvorsorgemaßnahmen müssen alle Voraussetzungen erfüllt sein. Das heißt, die Maßnahmen müssen planfestgestellt, die Finanzierung des Vorhabens muss sichergestellt und mit der Realisierung des Vorhabens muss begonnen sein.

Ein durch den Vorhabenträger beauftragtes Ingenieurbüro wird nach Vorliegen der Voraussetzungen ein individuelles Gutachten erstellen. Zum Schallschutzanspruch gehören auch Belüftungseinrichtungen für Räume, die zum Schlafen genutzt oder mit sauerstoffverbrauchenden Feuerungsanlagen betrieben werden. Diese sollen dabei für ein Wohnraumklima sorgen, das dem bei geöffneten Fenstern entspricht. Aus Schallschutzgründen sind für die Belüftung nur schallgedämmte „Flüsterlüfter“ geeignet. Dieses Erfordernis von Schalldämmlüftern dürfte vorliegend das ausschlaggebende Kriterium sein, da aufgrund der geringen Überschreitung von 2 dB(A) bereits heute vorhandene Wärmeschutzverglasungen entsprechende Minderungen erreichen, die die geforderten Innenpegel einhalten. Hinzuweisen ist weiterhin darauf, dass bei Überschreitungen von Richtwerten im Nachtzeitraum

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 Abwägung aller Kriterien und Interessen ist es daher angebracht, aber auch ausreichend, einen Geldausgleich für passiven Lärmschutz festzusetzen. Ein solcher Geldausgleich wurde von der Rechtsprechung für Fälle entwickelt, in denen bei Einrichtungen im Interesse des Gemeinwohls Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht möglich oder unangemessen aufwändig wären (BayVGH, Urteil vom 1.3.2002, Az. 22 B 99.338).

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 Lärmvorbelastung 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*

Es ist daher im Rahmen einer wertenden Gesamtbetrachtung sachgerecht, im vorliegenden Fall – unter Beachtung der Nebenbestimmung A. 3.4.7 – von einer noch zumutbaren Lärmbelastung auszugehen. Als Konsequenz hieraus ergibt sich, dass der Vorhabenträger die Anforderungen der TA Lärm im Ergebnis auch im nördlichen Bahnhofsviertel einhält.

#### **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.



Die Immissionsrichtwerte stellen auf innerhalb der maßgeblichen Beurteilungszeit gemittelte Beurteilungspegel ab. Damit werden kurzfristige Geräuschspitzen nicht immer ausreichend erfasst, da sich der Mittelungspegel nur in begrenztem Maße erhöht. Die im Beurteilungsverfahren der TA Lärm verankerte zeitliche Mittelung führt dazu, dass sehr hohe Geräuschspitzen, wenn sie nur entsprechend kurz einwirken, auf noch zulässige Beurteilungspegel „heruntergerechnet“ werden. Ohne das Spitzenpegelkriterium würde das TA Lärm-Beurteilungsverfahren dafür sorgen, dass eine Unterscheidung von Einzelgeräuschen (kurzzeitige oder über eine gewisse Dauer anhaltende) und sich wiederholende Einzelgeräusche für das Beurteilungspegel nicht relevant wären. So führen Geräuschspitzen, die den Tages-Immissionsrichtwert um mehr als 30 dB(A) überschreiten, dann zu Beurteilungspegeln, die den Immissionsrichtwert nicht überschreiten, wenn sie während der Tages-Beurteilungszeit von 16 Stunden weniger als 1 Minute einwirken. Diese „Öffnung“ des Beurteilungsverfahrens zu unerwünscht hohen Geräuschpegeln wird durch das Spitzenpegelkriterium geschlossen (vgl. zum Vorstehenden Feldhaus, a.a.O.).

Jenseits des Spitzenpegelkriteriums wurde die Impulsschalleistung für das Containerhandling im Wege des von der TA Lärm vorgesehenen Zuschlags für Impulshaltigkeit bei der Ermittlung des Beurteilungspegels berücksichtigt. Häufigkeiten finden Berücksichtigung in der Berechnung des Beurteilungspegels, da über die Emissionszeiten der Pegel berechnet wird. Auch hierdurch wird der besonderen Lästigkeit derartiger Geräusche Rechnung getragen. Das System der TA Lärm berücksichtigt Geräuschspitzen wie die Stoßgeräusche beim Containerhandling auf angemessene Art und Weise.

Es ist weder fachlich noch rechtlich zu beanstanden, dass der Lärmgutachter keine Aussage dazu trifft, wie oft die Lärmspitzen konkret auftreten. Eine diesbezügliche 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 Abschirmsituation jeweils ungünstigste Container-Stellposition herangezogen. Die im Lärmgutachten angegebenen Werte treten an den Immissionsorten auf, d.h. den mit der unteren Immissionsschutzbehörde abgestimmten Orten, an denen eine Überschreitung 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 Hinderung der Schallausbreitung fehlen. Jede weitere Entfernung sowie jede Abschirmung wirkt für die Schallausbreitung auch der Maximalpegel hindernd.

Insofern ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff der Streuung im Lärmgutachten im Zusammenhang mit den seltenen Geräuschspitzen von einigen Einwanderinnen und Einwanderern 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 Lärmemissionen beim Containerhandling je nach Arbeitsschritt unterschiedlich hoch ausfallen (Skala von laut bis leise).

Einige Anwohnerinnen und Anwohner äußerten die Sorge, die zur Nachtzeit zu erwartenden „lauten“ Stoßgeräusche entsprächen den derzeit entstehenden störenden Geräuschen der Reachstacker. Bereits derzeit seien in den Nachtstunden Lärmbelästigungen durch den Verladebetrieb wahrnehmbar. Dies betreffe primär

das Umsetzen und das Absetzen der Container. Da jetzt auch schon nachts gearbeitet werde, wisse man, welche Lärmbelastigung auch künftig zu erwarten sei. Hierzu ist jedoch auf Folgendes aufmerksam zu machen: Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Betrieb von Reachstackern zur Nachtzeit verboten. Zulässig ist lediglich der Betrieb eines mit lärmarmen Greiftechnik ausgestatteten Portalkrans, vgl. die Auflage unter A. 3.4.4. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist durch das Videomonitoring überprüfbar. Die lärmarme Greiftechnik der Portalkräne führt insbesondere zu einer Minderung der Stoßgeräusche beim Greifvorgang. Das Absetzen von Containern auf Waggons findet zur Lärminderung nachts nur auf den innenliegenden Gleisen statt, und gerade nicht auf dem in Richtung nördliches Bahnhofsviertel gelegenen DB-Gleis 222. Der derzeitige Betrieb kann daher nicht mit dem künftigen Betrieb gleichgesetzt werden.

Durch den Einsatz von Portalkränen können Lärmemissionen insbesondere durch die Art der Umschlaggeräte im Vergleich zum heutigen Betrieb reduzieren werden. Im derzeitigen Betrieb wird ausschließlich mit Reachstackern gearbeitet, die von einem Dieselmotor angetrieben werden. Nach der Erweiterung des Terminals wird der Umschlag vorrangig mit Portalkränen durchgeführt, die mit Elektromotoren betrieben werden. Wie ein Vergleich zwischen einem Elektroauto und einem herkömmlichen mit Diesel betriebenen PKW anschaulich macht, ist das mit Elektromotor betriebene Fahrzeug erheblich leiser als das mit Dieselmotor betriebene Fahrzeug.

So wurde auch der fachliche Schluss des Lärmgutachters, dass die überwiegende Anzahl der an den Immissionsorten zu erwartenden Geräuschspitzen sich deutlich unterhalb der angegebenen Maximalpegel bewegt und dass die Häufigkeit der Geräuschspitzen zur Nachtzeit aufgrund des alleinigen Einsatzes eines lärmarmen Portalkrans insgesamt deutlich geringer als am Tage ist, von Seiten der Fachbehörden nicht beanstandet. Hintergrund ist, dass die zu Grunde gelegte worst-case-Impulsschalleistung nur selten tatsächlich erreicht wird und zum anderen, dass diese auch entsprechend selten an der für den jeweiligen Immissionsort ungünstigsten Container-Stellposition emittiert wird. Ebenso wenig wurde der räumliche Umgriff beanstandet. Ganz im Gegenteil wurden die Immissionsorte, für welche die Maximalpegel zu untersuchen waren, mit der unteren Immissionsschutzbehörde der Stadt Hof abgestimmt.

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 Impulsschalleistung enthaltenen Maximalpegel explizit festgeschrieben, auch soweit sie die in der TA Lärm enthaltene Obergrenze nicht erreichen. 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.

Eine Baustelle ist eine Anlage i.S.v. § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG und unterfällt als nicht genehmigungsbedürftige Anlage den Regelungen des § 22 BImSchG. Danach sind nicht genehmigungsbedürftige Anlage so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Zur Beurteilung der Schädlichkeit der Schallimmissionen aus dem Baustellenbetrieb kann auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970, die gem. § 66 Abs. 2 BImSchG weiterhin Geltung hat, zurückgegriffen werden. Die AVV Baulärm enthält unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte, die von der Art des Gebietes abhängig sind. Die AVV Baulärm trifft hinsichtlich dieser Schwelle keine Unterscheidung bzgl. der Dauer von Baumaßnahmen, so dass die Vorschrift insgesamt unabhängig von der Größe der Baustelle gilt.

Konkrete Aussagen, welche Maschinen, Bauabläufe und/oder Bauverfahren vorgesehen und wie geräusch- und erschütterungsintensiv dieses sind, können erst im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit den ausführenden Firmen gemacht werden. Um aber die möglichen Auswirkungen auf die benachbarte Bebauung und die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen beurteilen zu können, wurde eine Schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage von auf Erfahrungswerten basierenden Annahmen mit Datum vom 30.10.2015 und Ergänzung vom 18.12.2015 durchgeführt. Hierbei wurde im Sinne einer oberen Abschätzung jeweils von höheren Ausgangswerten ausgegangen. Die von der höheren Immissionsschutzbehörde der Regierung von Oberfranken, der Stadt Hof sowie dem Vorhabenträger selbst vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen wurden als Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen.

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

In Bezug auf Phase 10 werden daher unter A. 3.4.16 – A. 3.4.25 Maßnahmen zum Schallschutz angeordnet. Verfügt wird die Einhaltung einer Mittagspause von 2 h und die Beschränkung auf eine Nettobetriebszeit von 8 Stunden. Zusätzlich greifen die unter A. 3.4.21 - A. 3.4.23 für alle Bauphasen verfügbaren Gerätevorgaben, die der Absicherung der Qualität der eingesetzten Baumaschinen dienen. Durch die gezielte Wahl leiserer Baumaschinen kann eine deutliche Lärminderung erzielt werden. So soll die Verwendung alter und damit zumeist lauterer Geräte bzw. vibrierender bzw. klappernder Anbauteile vermieden werden. Unter A. 3.4.20 wird im Vorfeld der Errichtung der Lärmschutzwand nach Süden eine frühzeitige Information der betroffenen Anlieger und deren laufende Information geregelt.

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 Schollenteich 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 lärmintensiver Tätigkeiten durch die örtliche Bauleitung oder die örtliche Abschirmung von lärmintensiven 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 Güterverkehrsterminal unter den Ausnahmetatbestand des Feiertagsrechts fällt. Dies ist hier der Fall, so dass keine Einschränkungen für den Betrieb an Sonn- und Feiertagen bestehen.

Die einschlägige Kommentierung von Ettliger/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. Feiertagsgesetz 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 Eisenbahnen im gewerberechtlichen Sinne. Diese Ausnahme ist dringend im öffentlichen Interesse 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 privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Der Begriff der Eisenbahninfrastruktur umfasst 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 schlechter gestellt sein sollte. Nach § 30 Abs. 3 StVO dürfen an Sonntagen und Feiertagen 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 nächstgelegenen geeigneten Verladebahnhof oder vom nächstgelegenen geeigneten Entladebahnhof 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 Planfeststellungsverfahrens seien.

Die Einhaltung der Einschränkungen des Arbeitszeitgesetzes für die in § 10 ArbZG zugelassenen Beschäftigungen an Sonn- und Feiertagen unterfällt nicht dem Planfeststellungsrecht, 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 Rücksicht 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 generell 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 abgefertigt. 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

segmentierende Betrachtung nach einzelnen Lärmquellen. Dies entspricht auch der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung. Die Rechtsprechung schränkt dies nur in den Fällen ein, in denen es ausnahmsweise aufgrund der Gesamtlärmbelastung zu Gesundheitsgefährdungen oder zur Verletzung sonstiger verfassungsrechtlich geschützter Rechtsgüter kommt. Denn die fragmentarische Betrachtung ist für den Lärmbetroffenen vor allem dann problematisch, wenn die einzelnen Lärmquellen zwar die für sie geltenden Regelwerke einhalten, die Gesamtlärmbelastung sich aber zu einem Wert summiert, der in den Bereich der Gefährdung reicht.

Aus diesem Grund wurde in der schalltechnischen Untersuchung des Büros BeSB vorliegend die Gesamtlärmbelastung, bestehend aus Gewerbelärm und Schienenverkehrsimmisionen, untersucht. Hieraus ergibt sich, dass die Gesamtlärmbelastung, bestehend aus Gewerbelärm und Schienenverkehrsimmisionen, nachts bis zu maximal 54 dB(A) als Beurteilungspegel reicht. Ein solcher Wert erreicht nach dem allgemeinen Kenntnisstand der Lärmforschung keineswegs jene Grenze, für die von einer Gesundheitsgefährdung auszugehen wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95).

### **3.3.6 Bodenschutz und Abfallrecht**

Im Vorfeld durchgeführte Untersuchungen auf Altlasten im Planfeststellungsbe-  
reich zeigten flächige Bodenbelastungen. Nach Beurteilung des Wasserwirt-  
schaftsamt 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 Boden-  
schutzes keine Bedenken geäußert wurden.

Um eine Bodenverunreinigung zu vermeiden und zur Sicherstellung einer ord-  
nungsgemäßen 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 Be-  
schluss aufgenommen.

### **3.3.7 Bauleitplanung**

Das Vorhaben steht nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Stadt Hof.  
Die Vorhabenfläche ist im Flächennutzungsplan der Stadt Hof als Fläche für  
Bahnanlagen gekennzeichnet. Der Bebauungsplan aus dem Jahr 1957 für das  
Gewerbegebiet südlich des Vorhabens weist die Flächen im nördlichen Über-  
gangsbereich der Deutschen Bundesbahn zu. Er trägt die Bezeichnung „Gelände  
südlich des Güterbahnhofes“ und trägt damit der historischen Nutzung Rechnung.

Zwar gilt vorliegend das Fachplanungsprivileg nach § 38 BauGB. Jedoch darf die  
Fachplanung darf eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der  
Gemeinde nicht nachhaltig stören; ein Fachplanungsvorhaben darf wegen seiner  
Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes nicht einer durchsetzba-  
ren kommunalen Planung entziehen (vgl. BayVGH, Urteil vom 17.07.2009, Az. 22  
A 09.4006).

Die Stadt Hof hat in ihrer Stellungnahme vom 21.10.2014 in diese Richtung keine  
Bedenken vorgetragen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde liegt eine  
derartige Störung der kommunalen Planungshoheit auch nicht vor. Zwar kann sich  
das Vorhaben durch Ausnutzen der zulässigen Lärmrichtwerte auf die Zulässigkeit  
von weiteren Gewerbebetrieben insbesondere südlich des Terminals zur Nachtzeit  
auswirken. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich um ein Gewerbege-  
biet handelt, das bereits mit Bebauungsplan aus dem Jahr 1957 beplant wurde

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**

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Regelungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 (LEP) und des Regionalplans der Region Oberfranken Ost. Diese Vorschriften enthalten landesweit (LEP) und regionsweit (Regionalpläne) raumbedeutsame Festlegungen.

Kapitel 4.1.3 des LEP enthält die Vorgabe, dass der Güterverkehr optimiert werden soll. Nach der Begründung zu Kapitel 4.1.1 soll zur nachhaltigen Entlastung von Straßen und Umwelt der Straßengüterverkehr möglichst auf die Schiene verlagert werden. Der Ausbau von Einrichtungen des kombinierten Güterverkehrs, z. B. Güterverkehrszentren, trage zur Entlastung von Straßen sowie zur Kapazitätsausweitung, Beschleunigung und Steigerung der Dienstleistungsqualität im Güterverkehr bei.

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.

In der Begründung zu diesem Kapitel wird dargelegt, dass von Einrichtungen eines regionalen Güterverkehrszentrums, in dem Umschlagmöglichkeiten zwischen Straße und Schiene, Flächen und Speditionen und Lagermöglichkeiten zusammenzufassen wären, positive Impulse für den kombinierten Güterverkehr in der Region ausgehen können. Als Standort für eine solche Einrichtung bietet sich das Oberzentrum Hof als Schienen- und Autobahnknotenpunkt an.

Das Kapitel Verkehr des Regionalplans wird zurzeit fortgeschrieben. Ein ergänzendes Anhörungsverfahren hierzu endete am 18.12.2015. Das Ziel B V 1.3.3 des Entwurfs enthält die Forderung: Das Containerterminal am Güterbahnhof in Hof ist durch den Ausbau zu einem leistungsfähigen Güterverkehrszentrum zu sichern.

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.

Das Güterverkehrszentrum am ehemaligen Güterbahnhof in Hof ist demnach sowohl in der geltenden Fassung des Regionalplans als auch in der aktuell stattfindenden Fortschreibung verankert. Das Vorhaben entspricht den geltenden Vorgaben der Landes- und Regionalplanung. Die höhere Landesplanungsbehörde hat im Übrigen keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

### **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:*

Der Forderung wurde über die Regelung unter A. 3.8.4 entsprochen. Ein diskriminierungsfreier Straßen- und Schienenzugang steht auch im Interesse des Vorhabenträgers

*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:*

Laut Stellungnahme des Vorhabenträgers und Zusage im Erörterungstermin ist ein Umschlag von Abfällen im Sinne von Ziffer 8.15 der 4. BImSchV nicht vorgesehen. Sollte dies zu einem späteren Zeitpunkt angestrebt werden, ist die erforderliche Genehmigung zu beantragen. Der Vorhabenträger hat versichert, das Genehmigungserfordernis zu kennen, jedoch sei die Nutzung nicht beabsichtigt.

*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*

Laut Zusage im Erörterungstermin gegenüber dem Verhandlungsleiter werden die Forderungen der Telekom erfüllt. Hinsichtlich der geforderten Unterrichtungspflicht rechtzeitig vor Baubeginn wurde zusätzlich eine Nebenbestimmung unter A. 3.7.1 in den Beschluss aufgenommen. Damit wird den Forderungen der Telekom vollinhaltlich Rechnung getragen.

### 3.3.9.3 *Hauptzollamt Regensburg*

Laut Ausführungen der Stadt Hof (GVZ-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*

Innerhalb des Vorhabengebietes sind nach Angaben des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege keine bekannten Kultur-, Bau- oder Bodendenkmäler vorhanden. Die nächstgelegenen Baudenkmäler befinden sich bereits nördlich der Gleisanlagen. Falls bei der Verwirklichung des Vorhabens archäologische Befunde und/oder Funde entdeckt werden sollten, ist dies gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Hof unverzüglich zu melden. Diese Verpflichtung ist als Nebenbestimmung unter A. 3.8.1 festgehalten.

#### 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:

- Laufende Abstimmung mit der DB Netz AG bezüglich des Projektes Elektrifizierung Hof-Marktredwitz im unmittelbar angrenzenden Bereich des Bahnhofs Hof (Ansprechpartner bei der DB Netz ist Herr Engelmann, Tel. 0911/219-1685), Problematik Maststandorte/Auskragung Portalkran auf Bahngrund im Norden des Terminals – ggf. Restriktionen für Portalkräne, andernfalls Übernahme der Mehrkosten durch Vorhabenträger. Näheres kann der DB-Stellungnahme entnommen werden (Ziffer 2.2.1, Seite 2).
- Neubau Gleisverbindung Gleis 222/229 entfällt durch Tektur vom 01.10.2015 – verbleibende Verpflichtungen hierbei durch den Wegfall des Ausziehgleises: Die für die DB AG benötigte Ausziehlänge von 150 m wird aufgrund der Tektur vom 01.10.2015 auf das neu zu errichtende Gleis 228 verlagert. Sie führt von der Westgrenze des Luftstegs (Grundstücksgrenze) 150 m nach Osten. Auf einer Gleisseite ist dabei ein Rangierweg nach den Vorgaben der Stellungnahme der DB vom 20.10.2014 vorzusehen bzw. zu erstellen.
- Der Ausziehbereich muss auf Dauer diskriminierungsfrei für alle möglichen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dauerhaft und kostenfrei gewährleistet sein. Die Infrastruktur muss den Status „öffentlich“ beinhalten. Der Eintragung einer Grunddienstbarkeit zugunsten der DB Netz AG aufgrund der Forderung der DB zur Planänderung hat die Stadt Hof mit Schreiben vom 26.11.2015 zugestimmt.
- Zum Neubau der Gleise 228 und 229 hat die Vorhabenträger folgendes bestätigt: Die Gleise werden im Osten an die Weiche 332 der DB Netz angeschlossen. Das dazugehörige Ls 223 (Flankenschutz) bleibt erhalten. Die abweichende Kennzeichnung als entfallende Anlage ist unzutreffend. Das vorhandene Ls 222 (als Flankenschutz und für Ausfahrt auf Gruppensignal bzw. Rangierfahrstraßen erforderlich) bleibt ebenfalls wie vorhanden bestehen. Die abweichende Kennzeichnung als entfallende Anlage ist unzutreffend. Die Signalisierung fließt laut Vorhabenträger in die gesamte Fachplanung ein. Näheres kann der DB-Stellungnahme entnommen werden (Ziffer 2.2.1, Seite 3).

- 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).
- Mit dem Neubau der Portalkräne ist eine Auskragung auf Bahngrund am oberen Teil der Kräne verbunden. Hierfür wurde eine vertragliche Regelung für diese Nutzung gefordert. Zusätzlich wurde gefordert, konstruktiv sicherzustellen, dass die Portalkräne, Container o.ä. ausreichenden Abstand zu spannungsführenden Teilen einer künftigen Oberleitung einhalten. 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.

- Bezüglich der Inanspruchnahme von Bahnflächen für die Gleisverbindung 229/222 wird auf die Äußerung der DB vom 29.10.2015 zur Planänderung vom 01.10.2015 verwiesen. Danach ist eine vertragliche Regelung für die entfallende Herstellung der Gleisverbindung hinfällig. Es ist noch abzuklären, ob für den geplanten Abwasserkanal zum Rauschenbachkanal noch eine Regelung erforderlich wäre. Hierfür wäre die generelle Zusage des Vorhabenträgers nach wie vor gegeben (siehe Ziffer 3.2.2 der DB-Stellungnahme).
- 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.

Infolge der Tektur hat die DB AG mit Stellungnahme vom 18.12.2015 abschließend die planerische Berücksichtigung von Fixpunkten zur Elektrifizierung der Strecke Hof- Marktredwitz g gefordert. Diese Forderung wurde als Auflage A. 3.2.10 in den Beschluss aufgenommen.

#### 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 Bahnhofsviertels 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 Umsetzungsvorgänge/Reachstacker)**

Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.4 verwiesen sowie die unter A. 3.4 festgesetzten Beschränkungen des Nachtbetriebs. Hinzuweisen ist insbesondere darauf, dass die bisher am Standort eingesetzten Reachstacker im Nachtbetrieb verboten sind. Es ist ausschließlich der Einsatz eines mit lärmarmen Greif- und Antriebstechnik ausgestatteten Portalkrans zulässig. Ein akustisches Warnsignal des Portalkrans ist vorbehaltlich der sicherheitstechnischen Abnahme unzulässig. Es dürfen maximal 5 An- und Abfahrten von Lkw in der Stunde stattfinden. Weiterhin darf das bisher genutzte Gleis 222, das nördlich des neuen Terminals liegt, nachts nicht genutzt werden. Der nächtliche Umschlagbereich ist auf eine Länge von 300 m beschränkt. Außerdem ist nur die Abwicklung eines Zuges sowie die Ein- oder Ausfahrt eines weiteren Zuges zulässig. Schließlich bleibt die äußerste Containerreihe des nächtlichen Arbeitsbereichs in Richtung Norden nachts auf Höhe von zwei Containern stehen. Zur Kontrolle der Betriebsbeschränkungen wird ein Videomonitoring eingerichtet, deren mit Datum und Uhrzeit versehene Ergebnisse beim technischen Umweltschutz der Stadt Hof abrufbar sind.

#### **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**

Die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Nordseite des geplanten Terminals wurde vom Vorhabenträger geprüft. Um eine wirksame Pegelminderung zu erreichen müsste die Wand in der Nähe der Geräuschquelle auf der Nordseite erstellt werden. Hier grenzen die Gleisanlagen der Deutschen Bahn unmittelbar an den Kranbereich an, so dass eine Wand auf DB-Grund im Bereich des Gleises 221 errichtet werden müsste. Mit Schreiben vom 04.02.2014 wurde von der DB mitgeteilt, dass das Gleis 221 dauerhaft für den Bahnbetrieb benötigt wird und somit nicht für andere Zwecke zur Verfügung gestellt werden kann.

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 Abstellung von Personenzügen entsprechende Gleiskapazitäten im Bahnhofsbereich, so dass die vorhandenen Gleise ausgelastet werden.

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

Zum Lärmschutz für das nördliche Bahnhofsviertel setzt die Planfeststellungsbehörde 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 erheblicher Einschränkung des Nachtbetriebs verbunden, auf dem Betriebsgelände am lärmtechnisch relevantesten Standort verwirklicht werden.

Im Übrigen wird auf die Erläuterungen unter C. 3.3.5.2.2 sowie C. 3.3.5.4.2 verwiesen.

#### **3.4.1.6 Einwand Warnsignale (insbesondere in der Nachtzeit)**

Es wird auf die festgesetzten Auflagen unter A. 3.4.12 sowie die Ausführungen unter C. 3.3.5.4.1 verwiesen.

Insbesondere wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des planfestgestellten Betriebskonzeptes 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 ausreichend.

In die Reachstacker wurden für den Tagbetrieb statt der ursprünglich genutzten Rückfahrwarner mit Piepton erheblich emissionsärmere 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 Regelung unter A. 3.4.12. Nach Inbetriebnahme des geplanten Terminals wird den Lkw-Fahrern bereits bei der Anmeldung der entsprechende Be- oder Entladeplatz zugeteilt, 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 Verpflichtung aufgenommen, dass dem technischen Umweltschutz der Stadt Hof wiederkehrend alle drei Jahre ein Nachweis vorzulegen ist, dass die zwei

Reachstacker dem Stand der jeweils aktuellen Lärminderungstechnik 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**

Aufgrund der im 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. Näheres hierzu kann den Ausführungen unter Ziffern C. 1.2 und C. 2 sowie Unterlage 17 der Planunterlagen entnommen werden.

#### **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 vorzugswürdig 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 Vorhabengebietes 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 abbruchreif seien 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 wird auf die Darstellung unter C. 3.3.5.2.1 verwiesen. Bei den angegebenen Schalleistungspegeln 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 Einwenderin 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 Einwenderin 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 Einwenderin 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 Containerterminal 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 anderen beiden Anwesen befinden sich beide in dem Gebiet nördlich des Bahnhofs, für das die Gebietsbeurteilung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein faktisches Mischgebiet ergeben hat. Auch diese Anwesen können mit den Immissionsaufpunkten 2a und 2b der Schalltechnischen Untersuchung verglichen werden, da sie in Raumrichtung zu den Anwesen der Einwenderin liegen. Hinsichtlich der an den Aufpunkten ermittelten Beurteilungs- und Maximalpegel wird auf die Ausführungen bei Einwender 1 verwiesen.

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 Containerebenen möglich.

#### *Einwand der Häufigkeit der Maximalpegel*

Es wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.5.4.3 verwiesen. Demnach sind Prognoseaussagen, wie oft ein Maximalpegel pro Stunde auftritt, vom System der TA Lärm nicht gefordert. Die Vorgaben von Ziff. 6.1 der TA Lärm zu Maximalpegeln werden an allen Anwesen der Mandantschaft eingehalten, vgl. die diesbezüglichen Ausführungen weiter oben. Eine Häufigkeitsbegrenzung ergibt sich implizit aus dem System der TA Lärm bei der Berechnung des Beurteilungspegels, da über die Emissionszeiten der Pegel berechnet wird. Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels wurde auch der von der TA Lärm vorgesehene Zuschlag für Impulshaltigkeit bei der Ermittlung des Beurteilungspegels berücksichtigt. Insgesamt wird die besondere Lästigkeit solcher Spitzenpegel durch das System der TA Lärm auch mit

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 Umsetzungsvorgänge 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 bekanntgegebene 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 unglaublich*

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 Gesamtlärbetrachtung 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*

Vorgetragen wird, dass laut Gutachten nur vier Güterzüge abgefertigt würden. Das Güterverkehrszentrum sei jedoch für die 2,5-fache Kapazität ausgelegt, also für 10 Güterzüge. Lege man die zu erwartende Steigerung des Güterverkehrs bis 2025 zugrunde, müsse tatsächlich mit 48 zusätzlichen Güterzügen allein aufgrund des Güterverkehrszentrums gerechnet werden. Insgesamt ergebe sich, dass die schalltechnischen Gutachten von unrealistischen Annahmen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung des Güterverkehrszentrums ausgingen. Zu befürchten sei, dass im Rahmen einer Salamtaktik zukünftig weitergehende Belastungen zu erwarten seien, die jeweils mit einer geringfügigen Erhöhung zum bereits vorhandenen Bestand gerechtfertigt würden.

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.

Die Planfeststellungsbehörde ist an den Antrag gebunden. Künftige Entwicklungen und Erweiterungen wären in einem gesonderten Verfahren zu prüfen.

- 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*

Die Einwendungsführerin befürchtet aufgrund der Ausweitung der Betriebszeiten des GVZ auf die Wochenenden und die Nachtzeit langfristig eine Verschlechterung der Wohnqualität wegen Lärm sowie schlimmstenfalls einen drohenden Leerstand von Wohnimmobilien. Das Bahnhofsviertel gehöre zu den größten Gründerzeitvierteln Oberfrankens und sei über 10 Jahre mit enormen Anstrengungen auch finanzieller Art und viel Engagement aufgewertet worden. Es sei dort ein qualitativ hochwertiges Wohnviertel angestrebt.

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).

Das nördliche Bahnhofsviertel verbindet, wie die Darstellung der Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde zeigt, eine lange Geschichte mit dem angrenzenden Bahnbetrieb. Dieser hat bereits in der Vergangenheit und nicht erst seit Eröffnung des Güterverkehrsterminals im Jahr 2001 auch im Umschlag von Gütern bestanden. Dies ergibt sich aus der umfassenden Gleisinfrastruktur des Bahnhof Hof und ihrer eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung und ist in Straßennamen und amtlichen Plänen (Bebauungsplan, Regionalplan) dokumentiert.

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 Zugeständnis 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 Betriebsbeschreibung 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 Portalkräne mit lärmarmer Greif- und Antriebstechnik. Der Einsatz der Reachstackern ist auf die Tagzeit begrenzt. Für den bahenseitigen 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).

Die Nachtabwicklung der Züge erfolgt daher durch Einfahrt in 2 gleichen Teilen in den westlichen Bereich der Gleise 228 und 229. Pro Verkehrstag (24 Stunden) können bis zu 4 Ganzzüge abgewickelt werden, wobei in der Nachtzeit nicht mehr als die Abwicklung eines Ganzzuges und eine weitere Ein- oder Ausfahrt eines Zuges erfolgen wird. Hinsichtlich der Lkw-Bearbeitung ist im Endausbauzustand bei Vollaustattung der geplanten Anlage mit 290 Lkw pro Verkehrstag zu rechnen. Hierbei werden für die Nachtzeit bis zu 5 Lkw-Einfahrten pro Nachtstunde angesetzt. Diese Werte stellen jeweils die Obergrenzen dar, die auch die Grundlage für die ermittelten Beurteilungspegel bilden. Die Beschränkungen des Nachtbetriebs werden unter A. 3.4.4 verbindlich festgesetzt.

### 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*

Neben den in der Stellungnahme des Vorhabenträgers auf Seite 2 und 3 angeführten Punkten zu den Containerlagern, die mit der Einladung zum Erörterungstermin übermittelt wurde, ist als zusätzliche organisatorische Maßnahme des Betriebs in der Nachtzeit eine genau definierte Containerstapelwand nach Norden festgesetzt. Dabei wird die nördlichste Containerabstellreihe im Kranbahnbereich mit jeweils 2 Containern Höhe an der Nordseite des Terminals auf Länge des nächtlichen Arbeitsbereichs plus eine Containerlänge Überstand auf östlicher Seite von 22 bis 6 Uhr belassen. Diese Maßnahme wird als Nebenbestimmung unter A. 3.4.6 dieses Beschlusses festgeschrieben und kann durch das ebenfalls unter A. 3.4 festgeschriebene Videomonitoring für den Nachtbetrieb überwacht werden. Eine bauliche Lärmschutzwand ist, wie vom Einwendungsführer so auch dargestellt, aus bahnbetrieblichen Gründen in Richtung Norden nicht möglich.

### *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" (Geländehöhe 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 behindernden 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 Geländehöhe ca. 530m. Das Anwesen des Einwenders befindet sich in einer Entfernung zum Terminal von ca. 1.200m und die Geländehöhe beträgt hier ca. 515m (Terminalgeländehöhe: 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 höchstzulässigen 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 höchstzulässigen 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 Beurteilungspegel mit 28 dB(A) nachts, 35 dB(A) werktags und 37 dB(A) sonn- und feiertags die höchstzulässigen 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

Hinsichtlich der Einwendungen zur Arbeit an Sonn- und Feiertagen, den Betriebszeiten, zur Forderung einer Lärmschutzwand auf der Nordseite der geplanten Anlage, zu den Warnsignalen von Reachstackern und Portalkränen sowie zur schlechteren Vermietbarkeit wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.1 verwiesen. Soweit die Nutzung von Hupen außerhalb von Gefahrenfällen etwa zum Einweisen von Lkw kritisiert wird, ist darauf hinzuweisen, dass durch das geänderte Terminlayout eine Einweisung nicht mehr erforderlich sein dürfte, da der Lkw-Fahrer bereits bei Anmeldung seinen Be-/Entladeplatz zugeteilt bekommen wird.

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 (lt. 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 Lärminderungstechnik 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 Schlafprobleme 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 BImSchG 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 Lärminderungsmaßnahmen“ problematisch, da bisherige Auflagen aus dem Beschluss von 2001 nicht eingehalten wurden*

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

Zur Kontrolle dieser Nebenbestimmung wird durch den Vorhabenträger ein Videomonitoring in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Hof eingerichtet. Dieses Videomonitoring ist als Nebenbestimmung unter A. 3.4.5 verbindlich festgeschrieben. Durch entsprechende Positionierung der Kameras ist dabei sicherzustellen, dass eine Überwachung der Arbeitsbereiche des Terminals gewährleistet werden kann. Das Umweltamt der Stadt Hof hat hierbei Zugriff auf die Aufnahmen, so dass bei Beschwerden Verstöße gegen die Nebenbestimmung nachgewiesen und geahndet werden können (z.B. Betrieb von Reachstackern nach 22 Uhr).

*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 ungehinderter 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 ungehinderter Schallausbreitung vom Terminal - für den Terminalbetrieb Unterschreitungen des höchstzulässigen Immissionsrichtwerte 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 Anlagengeräusche 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)*

Die Schalltechnische Untersuchung in den Planunterlagen wurde durch die Stadt Hof mit einem weiteren Gutachten überprüft. Hierfür hat die Stadt Hof der IBAS Ingenieurgesellschaft mbH aus Bayreuth den Auftrag zur Überprüfung erteilt. Die Prüfung ergab, dass das Gutachten in den Planunterlagen im Wesentlichen vollständig und richtig sei. Dieses Gutachten nimmt Bezug auf die in der Schalltechnischen Untersuchung des Vorhabenträgers prognostizierte nächtliche Richtwertüberschreitung an zwei Immissionsorten am Hofer Hauptbahnhof (siehe Ausführungen unter C. 3.3.5.4.2). Das Gutachten enthält darüber hinaus keine Ausführungen zu weiteren Richtwertüberschreitungen. Weitere Gutachten sind in das Verfahren nicht eingebracht worden und der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

3.4.3.7 Einwender 23

Hinsichtlich der Einwendungen zum „Donnern“ der Container, der Motorengeräusche und Warntöne 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 exponiert in Hanglage (mit ungehinderter 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)*

Die Verkehrserschließung für das geplante Vorhaben erfolgt über das öffentliche Straßennetz mit den Straßen „Am Güterbahnhof“ (im Bereich des Vorhabens neu zu errichten), „Zum Luftsteg“ und „Wunsiedler Straße“ (St 2177) durch das Gewerbegebiet zur B 15 (Ernst-Reuter-Straße) im Süden des Vorhabens und von dort auf die Autobahnen A 9 und A 93. Im Norden von Hof gibt es kaum große Unternehmen mit Containerverkehren.

Die Marienstraße befindet sich nördlich jenseits der Bahntrasse. Es handelt sich teilweise um eine Bundesstraße. Die untere Marienstraße befahren nach Auskunft der Stadt Hof ca. 12.000 Kfz/Tag, davon 450 Fahrzeuge größer 3,5 t incl. Stadtbusse. Das entspricht weniger als 4 %. Die Schleizer Straße führt den Verkehr jenseits der Bahntrasse stadtauswärts in nördlicher Richtung. Ab der Einmündung Lessingstraße bis zum Ortsausgang stellt sie ebenfalls eine Bundesstraße dar.

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*

Die geplante Lärmschutzwand auf der Südseite des Terminals wird einseitig absorbierend in Richtung des Terminals und damit nach Norden vorgesehen, vgl. die Verpflichtung unter A. 3.4.13, wodurch relevante Pegelerhöhungen nach Norden ausgeschlossen werden.

*Einwand leiser Sommerbetrieb während schalltechnischer Erhebung*

Die Prüfung im Planfeststellungsverfahren, ob das Verfahren zugelassen werden kann, stützt sich im Wesentlichen auch auf die Inhalte des schalltechnischen Gutachtens vom 10.07.2014. Die ermittelten (berechneten) Prognosewerte nach den Vorgaben der TA Lärm beruhen mithin nicht auf Messungen, so dass ein leiserer oder geringerer tatsächlicher Betrieb innerhalb der bestehenden Anlage auf die Prognosen keine Auswirkung hat.

### 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 Vollaustattung 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.

Die Einhaltung der in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Bauvorhabens; es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). Die Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot der Problembewältigung in der Regel vielmehr dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen aber besondere Umstände vorliegen. Solche sind hier jedoch im Hinblick auf die prozentual sehr geringe vorhabenbedingte Verkehrssteigerung in keiner Weise erkennbar.

Eine nähere Betrachtung des Vorhabenträgers konnte daher vorliegend unterbleiben. Denn eine weitere Sachaufklärung ist nur dann geboten, wenn für eine Befürchtung zumindest eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht (BVerwG, Urteil vom 20.12.2000, Az. 11 A 7.00).

Reachstacker-Betrieb:

Bisher erfolgt die Umschlagstätigkeit ausschließlich über Reachstacker mit Dieselantrieb. Künftig wird der überwiegende Teil des Umschlags über 2 Portalkräne erfolgen, die mit lärmarmen 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 Schalleistungspegel 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 (Einbahnstraßenregelung) 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.

Der Einwendungsführer bezweifelt weiterhin Angaben des Vorhabenträgers zu Umsichtigkeit von Kranfahrern. Die Umsichtigkeit kann, da personenbezogen, von der Planfeststellungsbehörde in der Tat nicht beurteilt werden. Da sie beim Containerhandling aber durchaus Auswirkungen haben kann, verpflichtet die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger, die Fahrer der Portalkräne und Reachstacker alle 3 Jahre unter lärmtechnischen Gesichtspunkten zu schulen und im Rhythmus der regelmäßigen Immissionsmessungen ein Schulungsprotokoll vorzulegen (A. 3.4.15). Soweit möglich ist diesem Aspekt durch eine organisatorische Verpflichtung Rechnung getragen.

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 sicheren, 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 Nachtzeitraum.

Im 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 ergebe 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 erklärten, nicht gefordert wird.

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

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

Zur Kontrolle dieser Nebenbestimmung wird durch den Vorhabenträger ein Videomonitoring in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Hof eingerichtet. Dieses Videomonitoring ist ebenfalls als Nebenbestimmung unter A. 3.4.5 festgeschrieben. Durch entsprechende Positionierung der Kameras ist dabei sicherzustellen, dass eine Überwachung der Arbeitsbereiche des Terminals gewährleistet werden kann. Das Umweltamt der Stadt Hof hat hierbei Zugriff auf die Aufnahmen, so dass bei Beschwerden Verstöße gegen die Nebenbestimmung nachgewiesen und gehandelt werden können (z.B. Betrieb von Reachstackern nach 22 Uhr).

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 Lärminderung 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.

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Erweiterung des Güterverkehrszentrums berührt wird, sowie die Stadt Hof in ihrer Funktion als Standortgemeinde haben dem Vorhaben unter Anregungen, Hinweisen und Auflagenvorschlägen zugestimmt. Diesen konnte durch Nachbesserungen in den Antragsunterlagen, Zugeständnisse des Vorhabenträgers oder entsprechende Entscheidungen und Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen entsprochen werden.

Am antragsgegenständlichen Vorhaben ein hohes öffentliches Interesse. Das Vorhaben dient im Sinne des gesetzlichen Ziels aus § 1 Abs. 1 AEG 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 sowie dem in § 1 Abs. 5 AEG gesetzlich niedergelegtem Ziel der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger. Mit einer attraktiven Ausgestaltung des Schienengüterverkehrsangebots geht eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene und eine Entlastung vom motorisierten Schwerlastverkehr auf der Straße einher. Das Landesentwicklungsprogramm Bayern fordert eine Optimierung des Güterverkehrs. Im Regionalplan ist ein Güterverkehrszentrum am Autobahn- und Schienenknotenpunkt im Oberzentrum Hof verankert. Damit streiten nicht nur wirtschaftliche Gründe des Vorhabenträgers (Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Anpassung an Anforderungen des Containergüterverkehrs), sondern auch öffentliche Zielsetzungen für das Vorhaben. Die Stadt Hof sprach sich in ihrer Stellungnahme vom 21.10.2014 für das Vorhaben aus mit Verweis darauf, dass durch den Ausbau des Güterverkehrszentrums der Logistikstandort Hof gestärkt werde.

Gegen das Vorhaben wurden Privateinwendungen vorgetragen. Das Vorhaben stößt insbesondere wegen erhöhter Lärmimmissionen auf Vorbehalte. Den Lärmauswirkungen auf die betroffene Nachbarschaft wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Sie wurden qualifiziert berücksichtigt. Insbesondere zur Nachtzeit führen Geräusche aus dem Betrieb zu einer Störung der Nachbarschaft. Der Nachtbetrieb unterliegt im planfestgestellten Umfang erheblichen quantitativen und betrieblichen Beschränkungen. Die Vorgaben der TA Lärm werden dabei eingehalten, trotz der geringfügigen Überschreitung von Immissionsrichtwerten zur Nachtzeit im Nahbereich des Bahnhofsgebäudes kann nach Ziff. 3.2.2 der TA Lärm noch von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden. Den Interessen der betroffenen Anwohner wird hierbei durch die festgesetzte Nebenbestimmung unter A. 3.4.7 Rechnung getragen, nach der sie einen Anspruch auf passiven Schallschutz erhalten, soweit die nächtlichen Richtwerte für Mischgebiete überschritten werden. Berücksichtigung findet, dass die Immissionsrichtwerte zur Tagzeit erheblich unterschritten werden. Die zulässigen Maximalpegel werden zur Tages- wie zur Nachtzeit eingehalten. Die weiteren umfangreichen Nebenbestimmungen unter A. 3.4 gewährleisten, dass die Anwohner vor unzumutbaren Lärmbelastungen geschützt sind und Lärmauswirkungen auf schutzbedürftige Gebiete soweit als möglich vermieden werden. Insbesondere sorgen das angeordnete Videomonitoring und die regelmäßig angeordneten Messungen dafür, dass die Einhaltung der Nebenbestimmungen kontrolliert und die Nichteinhaltung sanktioniert werden kann. Vorbelastungen prägen in ihrem Einwirkungsbereich liegende Grundstücke und mindern im Grundsatz ihre Schutzwürdigkeit (vgl. BVerwG, Beschluss vom 22.07.2010, Az. 7 VR 4/10).

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.

Der Standort ist durch den bisherigen Betrieb des Containerterminals und durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur des Hofer Hauptbahnhofes, der durch seine Historie als Rangier- und Güterbahnhof geprägt ist, optimal angebunden. Die Anbindung hat bereits zur Standortentscheidung bei dem im Jahr 2001 planfestgestellten Neubau des Containerterminals geführt. Alternative Standorte drängen sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange nicht als eindeutig vorzugswürdig auf. Eine vollständige Verlagerung würde Konflikte im Wesentlichen verlagern und neue Konflikte schaffen. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form unter Berücksichtigung der Alternativen ausgewogen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Anwohner gerechtfertigt ist. Zwar verbleiben trotz Einhaltung der TA-Lärm-Vorgaben und Anordnung einer Vielzahl von Auflagen zum Lärmschutz Lärmmehrungen. Das Interesse der Anwohner an einer Vermeidung dieser verbleibenden Lärmmehrungen tritt jedoch im Ergebnis der Abwägung hinter dem noch höheren öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zur Stärkung des Schienengüterverkehrs zurück.

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 verfüigten Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge 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

**schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts** erhoben werden. **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen.** Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A. 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Stadt Hof zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden von der Stadt Hof ortsüblich bekanntgemacht.

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 zugestellt.

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](http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de)

in der Rubrik „Planung und Bau > Planfeststellung, Straßenrecht, Baurecht > Planfeststellungsbeschlüsse > Aktuell ausliegende Planfeststellungsbeschlüsse“ abgerufen werden. Während der Zeit, in der der festgestellte Plan öffentlich ausliegt, kann eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen ebenso auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Ott  
Regierungsrätin