

## Regierung von Mittelfranken



## Planfeststellungsbeschluss für

die Ausweitung der Werkstattarbeitszeiten im Bahnbetriebswerk Schwandorf der Regentalbahn GmbH durch Änderung des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90)

Ansbach, den 31.01.2018

**Vollzug des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), des Bayerisches Eisenbahn- und Seilbahngesetz (BayESG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);**

**Ausweitung der Werkstattarbeitszeiten im Bahnbetriebswerk Schwandorf der Regentalbahn GmbH durch Änderung des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90)**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **A. Tenor**

#### **1. Teilaufhebung**

Maßgabe III.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90) wird mit den sich aus Ziffer A. 3 und A. 4 dieses Beschlusses ergebenden Maßgaben und Auflagen mit Wirkung für die Zukunft aufgehoben. Im Übrigen wird der Antrag der Regentalbahn GmbH vom 18.12.2014 abgelehnt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der Regentalbahn GmbH (Vorhabenträgerin) 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 Planunterlage**

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgende Unterlage:

Schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Kottermair GmbH vom 16.09.2017 (Auftragsnummer 4953.3 / 2017 – TM).

#### **3. Lärmschutzmaßgaben**

##### **3.1. Bauliche Lärmschutzmaßnahmen**

3.1.1 Vor Aufnahme des Betriebes einer Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) sind im Anschluss an das Osttor 1 und das Westtor 1 jeweils überdachte und innenseitig absorbierende (-4 dB) Schallschutzeinhausungen mit folgenden Maßen zu errichten:

Osttor 1:

Länge: 3,50 Meter,  
Höhe: 5,20 Meter;

Westtor 1:

Länge: 2,00 Meter,  
Höhe: 5,20 Meter.

- 3.1.2 Vor Aufnahme des Werkstattbetriebs in den durch diesen Planfeststellungsbeschluss genehmigten erweiterten Betriebszeiten ist in einem Abstand von höchstens 0,5 Metern westlich jeder Zapfsäule eine (Gabionen-) Lärmschutzwand in einer Breite von jeweils 3 Metern und einer Höhe von jeweils 2 Metern zu errichten, wobei die den Zapfsäulen zugewandten Seiten jeweils absorbierend (-4 dB) auszubilden sind.
- 3.1.3 Vor Aufnahme des Werkstattbetriebs in den durch diesen Planfeststellungsbeschluss genehmigten erweiterten Betriebszeiten ist südlich zu Gleis 5 eine zusätzliche Lärmschutzwand mit einer Länge von 88 Metern und einer abgestuften Höhe von 1,00 Metern bis 1,50 Metern gemäß den Maßangaben unter Ziffer 5.9 der planfestgestellten Unterlage „Schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Kottermair GmbH vom 16.09.2017 (Auftragsnummer 4953.3 / 2017 – TM)“ zu errichten. Die Lärmschutzwand ist fugendicht und lückenlos geschlossen auszuführen.
- 3.1.4 Vor Aufnahme des Betriebes der Waschhalle für Durchfahrwäschen (mit geöffneten Waschhallentoren) in den durch diesen Planfeststellungsbeschluss genehmigten erweiterten Betriebszeiten ist im Anschluss an das Westtor der Waschhalle eine überdachte und innenseitig absorbierende (-4 dB) Schallschutzeinhausung mit folgenden Maßen zu errichten:

Länge: 3,50 Meter,  
Höhe: 5,20 Meter.

### 3.2 Betriebliche Lärmschutzmaßnahmen

- 3.2.1 In folgenden **Tagzeiträumen** dürfen keine Stapler eingesetzt und keine Andienungen (Dieselkraftstoff, Verbrauchmaterial, Ersatzteile) durchgeführt werden, es ist das Westtor 1 der Werkstatthalle geschlossen zu halten und es sind sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen innerhalb der Werkhalle auszuführen; der „Typhon“ darf ausschließlich zur Gefahrenabwehr eingesetzt werden:

#### Werktags

von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr und  
von 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr;

#### Sonn- und Feiertags

von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr,  
von 13:00 Uhr bis 15:00 Uhr und  
von 20:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

- 3.2.2 Zur **Nachtzeit** (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an **Sonn- und Feiertagen** (ganztags) sind alle Tore der Werkhalle sowie die Oberlichter der Hallen geschlossen zu halten. Hiervon abweichend darf das Osttor 1 während des Betriebs der Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) geöffnet bleiben, wenn und solange das bearbeitete Fahrzeug in Abhängigkeit von dem Arbeitsfortschritt nicht vollständig in die Halle eingefahren werden kann; trennbare Fahrzeuge sind getrennt voneinander in der Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) zu bearbeiten.
- 3.2.3 Zur **Nachtzeit** (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an **Sonn- und Feiertagen** (ganztags) darf die Waschanlage bei geöffneten Waschhallentoren pro Stunde jeweils maximal 15 Minuten betrieben werden.
- 3.2.4 Zur **Nachtzeit** (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an **Sonn- und Feiertagen** (ganztags) dürfen keine Stapler eingesetzt und keine Andienungen (Dieselkraftstoff,

Verbrauchmaterial, Ersatzteile) durchgeführt werden. Sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen sind in den genannten Zeiträumen innerhalb der Werkhalle auszuführen. Der „Typhon“ darf ausschließlich zur Gefahrenabwehr eingesetzt werden.

- 3.2.5. Die Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90) gelten, von der Maßgabe III.2.6 abgesehen, fort. Dies gilt insbesondere auch für folgende Maßgabe:

Zur **Nachtzeit** (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an **Sonn- und Feiertagen** (ganztags) sind innerhalb einer vollen Stunde (TA-Lärm Nr. 6.4) Zugbewegungen in maximal folgendem Umfang zulässig:

Reisezüge:

- 1 Anfahrt zur Tankstelle,
- 1 Ausfahrt von der Tankstelle zur Abstellung,
- 1 Ausfahrt aus der Waschhalle,
- 1 Einfahrt zur Abstellung,
- 3 Ausfahrten aus der Abstellung;

Lok-Fahrten:

- 2 Rangierfahrten vom östlichen zum westlichen Bereich der Waschhalle.

### 3.3 Abnahmemessung / Überwachung

- 3.3.1 Nach Erreichen eines regelmäßigen Betriebes, spätestens jedoch 6 Monate nach Aufnahme des Werkstattbetriebs in den durch diesen Planfeststellungsbeschluss genehmigten erweiterten Betriebszeiten, hat die Vorhabensträgerin durch Geräuschimmissionsmessungen einer nach § 26 BImSchG bekanntgegebenen Stelle unaufgefordert überprüfen zu lassen, ob die Beurteilungspegel des Betriebswerkes bei Ausschöpfung des zulässigen Betriebsumfangs die unter Ziffer III.4 des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90) genannten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an den dort definierten repräsentativen Immissionsorten nicht überschreiten. Die Beurteilungspegel des tatsächlichen Betriebes sowie der Gesamtbelastung sind ebenfalls anzugeben. Die nach § 26 BImSchG bekanntgegebenen Stelle soll für die Vorhabensträgerin vorher nicht beratend tätig gewesen sein. Die Vergabe des Auftrags und die Details der Abnahmemessung sind mit der Regierung von Mittelfranken – Landes-eisenbahnaufsicht – abzustimmen, der Ergebnisbericht ist ihr unverzüglich zu übermitteln.

- 3.3.2 Die Vorhabensträgerin hat die Einhaltung der betrieblichen Lärmschutzmaßnahmen zu dokumentieren und nachzuweisen und hierzu ein „Betriebstagebuch Lärmschutz“ zu führen.

- 3.3.2.1 Das „Betriebstagebuch Lärmschutz“ hat alle für die Einhaltung der betrieblichen Lärmschutzmaßnahmen gemäß Ziffer 3.1 wesentlichen Daten zu enthalten, insbesondere:

- Einhaltung der zulässigen Staplereinsatzzeiten,
- Einhaltung der zulässigen Andienungen (Dieselkraftstoff, Verbrauchmaterial, Ersatzteile),
- Anzahl, Zeitpunkte und Dauern von Wartungs- und Reparaturarbeiten, die außerhalb der Werkhalle ausgeführt werden,

- Einhaltung der zulässigen Öffnungszeiten und –dauern der Tore der Werkhalle und der Waschhalle sowie der Oberlichter,
  - Einsatzzeiten der Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) und der Waschanlage zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen,
  - Art, Zeitpunkte- und Dauern sämtlicher Zugbewegungen zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen,
  - Einhaltung der Voraussetzungen für den Einsatz des „Typhon“ zur Nachtzeit; an Sonn- und Feiertagen sowie in den Zeiten gemäß Ziffer 3.2.1.
- 3.3.2.2 Das „Betriebstagebuch Lärmschutz“ ist arbeitstäglich zu aktualisieren. Die Eintragungen sind arbeitstäglich von einer von der Regierung von Mittelfranken – Landeseisenbahnaufsicht – zu bestimmenden Person als sachlich richtig und vollständig abzuzeichnen.
- 3.3.2.3 Soweit das Betriebstagebuch mittels elektronischer Datenverarbeitung geführt wird, kann die Unterzeichnung auf elektronischem Wege erfolgen, sofern durch geeignete programmtechnische Maßnahmen sichergestellt ist, dass die Unterzeichnung nur durch der Leiterin bzw. den Leiter des Betriebswerkes durchgeführt werden kann.
- 3.3.2.4 Das Betriebstagebuch ist dokumentensicher anzulegen und vor unbefugtem Zugriff zu schützen. Es muss jederzeit einsehbar sein und in Klarschrift vorgelegt werden können.
- 3.3.2.5 Das Betriebstagebuch ist mindestens fünf Jahre lang nach der letzten Eintragung aufzubewahren und auf jederzeitiges Verlangen der Regierung von Mittelfranken – Landeseisenbahnaufsicht - zur Einsichtnahme vorzulegen.
- 3.3.2.6 Die Einzelheiten sind mit der Regierung von Mittelfranken – Landeseisenbahnaufsicht – abzustimmen.

### 3.3.3 Maßgabenvorbehalt

Weitere Maßgaben bleiben vorbehalten. Insbesondere bleibt für den Fall, dass sich der Vollzug der betrieblichen Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage des „Betriebstagebuchs Lärmschutz“ nicht bewähren sollte, die Anordnung vorbehalten, auf Kosten der Vorhabensträgerin ein Videomonitoring zur Kontrolle der betrieblichen Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen.

## 4. **Auflagen**

### 4.1 Bau und Betrieb

- 4.1.1 Der Regierung von Mittelfranken ist ein bevollmächtigter Ansprechpartner für die Baumaßnahmen (Errichtung der baulichen Lärmschutzmaßnahmen) zu benennen.
- 4.1.2 Die Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) / Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung für Anschlussbahnen des Freistaat Bayern (EBOA), der Oberbau-Richtlinien für nicht-bundeseigene Bahnen (Obri-NE) und dessen Anhang, analog die hierfür geltenden Richtlinien der DB AG und die Arbeitsstättenverordnung mit den dazugehörigen Unfallverhütungsvorschriften der zuständigen Berufsgenossenschaft (VBG) sind zu beachten.

- 4.1.3 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.
- 4.1.4 Gutachter, Prüfer bzw. Prüfingenieure 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.
- 4.1.5 Mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf (mind. 4 Wochen) vor Baubeginn ist der Landeseisenbahnaufsicht eine detaillierte eisenbahnfachliche Ausführungsplanung vorzulegen, insbesondere:

Bautechnik: Vollständiger und detaillierter Erläuterungsbericht, rel. Querschnitte (Oberbau; Darstellung Rangierwege, Beachtung des Regellichtraums an Engstellen) und vollständiger Bemaßung

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

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.

#### Hinweise:

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 i. V. m. § 2 Abs. 4 EBO 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.

Sämtliche Gleisbediener (Eisenbahnverkehrsunternehmen) sind nachweislich von den Bauarbeiten zu unterrichten.

Die Bedienungsanweisung ist für zu aktualisieren und bei der eisenbahntechnischen Abnahme vorzulegen.

## 4.2 Gleis- und Tiefbau

- 4.2.1 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.).
- 4.2.2 Das Überschwenken der angrenzenden Gleisanlage durch Hebezeuge, Turmdrehkräne, Bagger o. ä. mit und ohne Last stellt eine betriebsgefährdende Handlung dar. Kommen Geräte zum Einsatz deren Schwenkbereich Bahnanlagen berühren, so ist sicherzustellen, dass während dieser Zeit kein Bahnbetrieb stattfindet.
- 4.2.3 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.
- 4.2.4 Der Regellichtraum der Gleise ist nach Anlage 1 EBO / Anlage 2 EBOA einzuhalten. Bei Gleisradien unter 250 m ist der lichte Raum nach Anlage 1 Tabelle 2 EBO / Anlage 5 EBOA zu vergrößern.
- 4.2.5 Wird bei eventuellen Fundamentierungsarbeiten die Drucklinie eines Betriebsgleises angeschnitten, so ist die Standsicherheit durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen und gegebenenfalls nachzuweisen. Dies ist nicht erforderlich, wenn während des Einbaus der Fundamente das Gleis gesperrt ist. Für eventuelle Verbaubarbeiten ist die DIN 4124 zu beachten.
- 4.2.6 Alle festen Gegenstände neben den Gleisen, auch Tore im geöffneten Zustand, müssen im Allgemeinen 2,20 m, an der Rangierwegseite 2,70 m, jeweils von Gleisachse entfernt sein.
- 4.2.7 Neben dem Gleis verlaufende Rangierwege sind im Abstand von 1,70 m - 3,00 m zur Gleisachse von Einbauten freizuhalten. Die äußere Begrenzung des Rangierweges von 3,00 m (gemessen von Gleisachse) ist im Bereich von Gleisbögen unter 250 m Radius entsprechend Anlage 1 Tabelle 2 EBO / Anlage 5 EBOA zu vergrößern. Rangierwege sind grundsätzlich an der Bogeninnenseite anzulegen.
- 4.2.8 Die Gleisanlagen sind den Betriebs- und Verkehrsverhältnissen entsprechend zu beleuchten (§ 12 Abs. 6 EBOA). Daher darf nach Errichtung der Lärmschutzwände der Mindestbeleuchtungswert in den Gleisanlagen bzw. Rangierwegen nicht unterschritten werden.
- 4.2.9 Der Baubeginn ist mit dem Formular "Baubeginnanzeige" rechtzeitig anzuzeigen. Das Blatt ist, soweit die Informationen bereits zum Anzeigzeitpunkt vorliegen, vollständig auszufüllen. Fehlende Angaben sind nachzureichen.
- 4.2.10 Die Abnahme der fertigen Bahnanlage ist rechtzeitig (mind. 14 Tage vorher) bei der Landeseisenbahnaufsicht schriftlich zu beantragen.

Zur Abnahme der Bahnanlage sind für den Oberbau und Tiefbau folgende Unterlagen vorzulegen: Lieferscheine, Bauartenzulassungen, Prüfzeugnisse.

### Hinweis:

Auf bestehende Kabellagen im Gleisbereich ist zu achten und sicherzustellen, dass diese durch die Baumaßnahmen nicht beschädigt werden.

#### 4.3 Artenschutz

Die (insbesondere im Gleiskörper) potentiell vorhandenen Lebensräume von Reptilien (insbesondere der Zauneidechse) sind vor Durchführung des Vorhabens von einer fachkundigen Person zu begehen. Die aufgefundenen Exemplare sind abzusammeln und an einen geeigneten Ort in ausreichendem Abstand zur Baustelle zu verbringen.

### **5. Entscheidung über Einwendungen**

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und Anträge werden abgelehnt, soweit sie nicht durch Maßgaben und 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 Regentalbahn GmbH, Birkenlohstraße 9, 92421 Schwandorf trägt als Antragstellerin die Kosten des Verfahrens. Für diesen Bescheid wird eine Gebühr in Höhe von 750,- € festgesetzt. Die zu erstattenden Auslagen betragen 774,42 €.

### **B. Sachverhalt**

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005, Az. 301.1-3547-SAD 90 hat die Regierung der Oberpfalz den Plan der Regentalbahn AG für die Errichtung eines Bahnbetriebswerkes zur Instandhaltung für Schienenfahrzeuge in Schwandorf, Gewerbegebiet „Gleisdreieck“ festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält unter Ziffer III. Maßgaben zum Schutz der Umgebung vor Lärm. Gemäß Ziffer III.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses darf die Werkstatt regelmäßig nur werktags in der Zeit von 07.00 bis 20.00 Uhr betrieben werden. Außerhalb dieser Zeiten dürfen nur aufgrund nicht vorhersehbarer Notfälle unaufschiebbare Wartungs- und Reparaturarbeiten im Rahmen der sog. Störbereitschaft ausgeführt werden.

Mit Schreiben vom 18.12.2014 hat die Regentalbahn GmbH (damals firmierend als Regentalbahn AG) beantragt, Ziffer III.2.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.02.2005 aufzuheben, mithin, den Werkstattbetrieb „rund um die Uhr“ zuzulassen.

Die Planunterlagen wurden in der Zeit vom 16.06.2015 bis zum 15.07.2015 nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Ansicht bei der Stadt Schwandorf öffentlich ausgelegt. Zusätzlich wurden sie im Internet veröffentlicht. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Schwandorf oder bei der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 29.07.2015 schriftlich oder zur Niederschrift oder elektronisch mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen zu erheben sind.

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



- Stadt Schwandorf,
- Gewerbeaufsichtsamt bei der Regierung der Oberpfalz,
- Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz),
- Landratsamt Schwandorf,
- Landeseisenbahnaufsicht Nordbayern (SG 30.2 der Regierung von Mittelfranken).

Die Regierung der Oberpfalz, Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz), hat zu dem Antrag Stellung genommen und u.a. ausgeführt, dass in der mit dem Antrag vorgelegten schallschutztechnischen Untersuchung vom 26.06.2014 zum Teil andere Immissionsorte als im Planfeststellungsbeschluss 01.02.2005 betrachtet worden seien. Somit sei der Nachweis der Einhaltung der jeweiligen Immissionsrichtwertanteile an allen im Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 genannten Immissionsorten nicht erbracht.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträgerin deshalb die Vorlage einer überarbeiteten schallschutztechnischen Untersuchung aufgegeben, die sämtliche Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.02.2005 beachtet, also auch die Einhaltung der darin festgelegten Immissionsrichtwertanteile an allen im Planfeststellungsbeschluss benannten Immissionsorten. Außerdem hat sie die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwertanteile für den gesamten Tagzeitraum gemäß TA Lärm (06.00 – 22.00 Uhr) und für die Nachtzeit nachzuweisen sei, dass bei der Beurteilung des Tagzeitraumes an Werktagen die Zuschläge für Tagzeiten mit erhöhter Empfindlichkeit gemäß Ziff. 6.5 TA Lärm zu berücksichtigen seien, dass die Nachtrichtwerte auch für eventuelle Arbeiten an Sonn- und Feiertagen gelten und dass die schalltechnische Untersuchung auch die Gleis (-verlängerungen) etc. einbeziehen müsse, die zwar planfestgestellt, aber noch nicht gebaut worden seien.

Die Vorhabensträgerin hat daraufhin die „Schalltechnische Untersuchung zur Betriebszeitenerweiterung der Werkstatthalle am Betriebsstandort Schwandorf, im Bebauungsplan Nr. 61 „Gleisdreieck“ in der Großen Kreisstadt Schwandorf, Landkreis Schwandorf“, Nr. 4953.3/2017-TM“ vom 15.09.2017 vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörde hat diese aktuelle schalltechnische Untersuchung zusammen mit der öffentlichen Bekanntmachung des Erörterungstermins im Internet veröffentlicht.

Die vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 12.12.2017 im Konrad-Max-Kunz Saal der Oberpfalzhalle in Schwandorf erörtert. Die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie die privaten Einwender wurden hiervon benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung des Termins. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

## **C. *Entscheidungsgründe***

Die Entscheidung beruht im Wesentlichen 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 nunmehr 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 ein Bahnbetriebswerk wie das vorliegende der Reparatur und Wartung von Schienenfahrzeugen – und damit der Sicherung des Reiseverkehrs 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). Nach anderen Rechtsvorschriften notwendige öffentlich- rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen sind somit entbehrlich.

## 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 ergeben, dass unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben nicht erforderlich ist, da von den Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

In dem Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete sowie keine Landschaftsschutzgebiete oder weitere Schutzgebiete nach BNatSchG und BayNatSchG. Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG werden von den Vorhaben ebenfalls nicht berührt oder beeinträchtigt.

Auch die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Erfahrungsgemäß sind von Vorhaben wie den vorliegenden auf Grund der Errichtung der zusätzlichen baulichen Lärmschutzeinrichtungen potentiell zwar Reptilien betroffen, die im Gleiskörper vorkommen können. Durch die Anordnung des Absammelns der potentiell betroffenen Reptilien kann aber sichergestellt werden, dass die Zugriffsverbote nicht verletzt werden.

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der hier verfahrensgegenständliche Mehrlärm sich auf den aus der Werk- und Waschhalle während der erweiterten Betriebszeiten emittierenden Arbeitslärm beschränkt. Die – lärmtechnisch dominierenden – Fahrzeugbewegungen außerhalb der Hallen sind bereits durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 reglementiert; sie sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Der aus der Werk- und Waschhalle während der erweiterten Betriebszeiten emittierende Arbeitslärm wirkt sich, wie durch die planfestgestellte Schalltechnische Untersuchung vom 15.09.2017 nachgewiesen wurde, auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) aus, wobei die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten eingehalten werden. Dieser ursächlich auf dem inmitten stehenden Vorhaben beruhende Mehrlärm, der

weit unter der Hörbarkeitsschwelle liegt, ist als gering einzuschätzen und begründet nicht die Annahme erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen.

Auch Belange der Luftreinhaltung sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Zwar war in Schwandorf wegen der PM10-Belastung ein Luftreinhalteplan zu erstellen, der noch nicht vollständig umgesetzt ist, so dass jede Zunahme von Feinstaubbelastungen (Schwerpunkt Dieselruß, Leitkomponente Benzo[a]pyren) potentiell erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auslösen könnte. Jedoch gilt auch in diesem Zusammenhang, dass die Bewegungen (meist dieselbetriebener) Fahrzeuge außerhalb der Hallen nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind. Gegenstand sind ausschließlich die erweiterten Betriebszeiten innerhalb der Hallen. Die innerhalb der Hallen durchgeführten leichten Instandsetzungsarbeiten wie beispielsweise der An- und Abbau von Teilen, Spannungsprüfungen und Reinigungen und ggf. der Einsatz der URD können indessen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keinen nennenswerten Beitrag zu den genannten Feinstaubbelastungen leisten.

Dasselbe gilt mit Blick auf Erschütterungseinwirkungen. Da keine schweren Instandsetzungsmaschinen, wie beispielsweise Stanzen oder Maschinenhämmer (mechanisierte Schmiedehämmer) zum Einsatz kommen, sind nennenswerte Erschütterungen, die ursächlich auf den hier genehmigten erweiterten Betriebszeiten der Werk- und Waschhalle beruhen könnten, nicht zu besorgen.

Auch Belange des Gewässer- und Bodenschutzes sowie des Denkmalschutzes und sonstige Schutzgüter sind von den Vorhaben nicht betroffen.

### 1.3 Verfahrensrechtliche Rügen

Einwenderseitig wurde kritisiert, dass die Betroffenen nicht individuell über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen informiert worden sind. Weiterhin ist die Terminierung des Erörterungstermins gerügt worden. Der Termin sei zu einer Uhrzeit angesetzt worden, zu der die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sich überwiegend auf Arbeit befänden und keinen Urlaub nehmen könnten. Es wird beantragt, einen weiteren Erörterungstermin auf einen Nachmittag ab 16:00 Uhr anzuberaumen.

Diese Rügen werden zurückgewiesen, der Antrag wird abgelehnt.

Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen wurde gemäß § 73 Abs. 5 VwVfG von der Stadt Schwandorf ordnungsgemäß ortsüblich bekannt gemacht. Eine individuelle Benachrichtigung Betroffener war nicht veranlasst. Sie ist vom Verfahrensrecht nur für nicht ortsansässige Betroffene vorgesehen, deren Person und Aufenthalt bekannt sind oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln lassen. Derlei nicht ortsansässige Betroffene waren in vorliegendem Fall nicht bekannt.

Die grundsätzliche Praxis der Planfeststellungsbehörde, den Beginn von Erörterungsterminen auf werktägliche Vormittage anzuberaumen, beruht auf guten Gründen und hat sich langjährig bewährt. Denn der Erörterungstermin dient neben dem Austausch der Argumente zwischen Einwenderinnen und Einwendern auf der einen und Vorhabensträgerin oder Vorhabensträger auf der anderen Seite auch dazu, die fachliche Aussprache der Beteiligten mit den einschlägigen Fachbehörden und anderen Stellen mit öffentlichen Aufgaben zu ermöglichen. Dies dient sowohl der Aufklärungsfunktion des Erörterungstermins, als auch der Ausgleichsfunktion, weil häufig erst das klärende Wort einer Fachbehörde oder einer anderen Stelle mit öffentlichen Aufgaben zu einem streitigen Punkt die Beteiligten in die Lage versetzt, eine Zusage zu erteilen oder einen Kompromiss zu schließen. Deshalb ist es im wohlverstandenen Interesse aller Beteiligten geboten,

die Terminierung so zu gestalten, dass die Fachbehörden und anderen Stellen mit öffentlichen Aufgaben möglichst vertreten sind. Dies ist nur während der üblichen Arbeits- bzw. Dienstzeiten zu gewährleisten.

Gegen eine Anberaumung auf den späten Nachmittag, wie sie einwenderseitig gefordert wird, spricht zudem, dass den Anwesenden, soweit sie Diskussionsbedarf haben, jeweils in angemessenem Umfang Gelegenheit zur Erörterung ihrer Belange gegeben werden soll. Dem könnte bei einer Anberaumung des Erörterungstermins beispielsweise ab 16:00 Uhr, wie gefordert, nicht Rechnung getragen werden. So hat der Erörterungstermin in vorliegendem Verfahren einen Zeitraum von 6 Stunden in Anspruch genommen – in ständiger Praxis sind noch weitaus längere Dauern üblich. Hätte der Erörterungstermin in vorliegendem Fall erst um 16:00 Uhr begonnen, so hätte er bis 22:00 Uhr andauert – eine Tageszeit, zu der jedenfalls der Verhandlungsleiter nicht garantieren kann, noch die den Einwenderinnen und Einwendern geschuldete Konzentration und Aufmerksamkeit aufbringen zu können.

Hinzu kommt, dass der Planfeststellungsbehörde in langjähriger Praxis, etwa aus dem Bereich der Landwirtschaft, häufiger der Wunsch vorgetragen wurde, gerade nicht am späteren Nachmittag und in den Abendstunden zu erörtern, weil die Betroffenen in diesen Zeiträumen betrieblich unabhkömmlich und an der Teilnahme am Erörterungstermin gehindert sind.

Für an dem Termin Verhinderte besteht zudem – wie auch sonst im Rechtsverkehr mit Behörden – die Möglichkeit, einen Vertreter zu entsenden, der ihre Belange zur Sprache bringt (vgl. Art. 14 Abs. 1 BayVwVfG). Hiervon wurde in vorliegendem Verfahren auch Gebrauch gemacht.

## **2. Materielle rechtliche Würdigung**

### **2.1 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.

### **2.2 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 geeignet, diese Ziele zu verfolgen.

Zunächst dient das hier inmitten stehende Bahnbetriebswerk als solches den genannten gesetzlichen Zielen. Die Länderbahn GmbH, ein Tochterunternehmen der Vorhabensträgerin, erbringt fast rund um die Uhr Bahnverkehrsdienstleistungen im Stundentakt, der auch am Wochenende kaum ausgedünnt wird. Die Fahrzeuge der Länderbahn GmbH werden u.a. in dem verfahrensgegenständlichen Bahnbetriebswerk gewartet. Diese Wartungsarbeiten sind erforderlich, um die kontinuierli-

che Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge – und damit die Aufrechterhaltung der genannten Bahnverkehrsdienstleistungen – sicherzustellen. Welche wesentliche Bedeutung Werkstätten zur Reparatur und Wartung von Schienenfahrzeugen für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes zukommt, lässt sich exemplarisch an der Hauptwerkstätte der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) in München belegen, deren Sperrung wegen Einsturzgefahr schon binnen weniger Tage zum Ausfall von fünf Zügen geführt hat, so dass die Fahrplankarte nicht mehr eingehalten werden konnten (Süddeutsche Zeitung vom 11.01.2018).

Auch die hier verfahrensgegenständliche Erweiterung der zulässigen Arbeitszeiten innerhalb der Hallen dient den genannten gesetzlichen Zielen. Denn auf Grund der bislang geltenden Beschränkung der zulässigen Arbeitszeiten von regelmäßig 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr wird das Bahnbetriebswerk, wie die Praxis der vergangenen Jahre gezeigt hat, zu sehr eingeschränkt. Korrespondierend zu dem Fahrbetrieb von früh morgens bis spät abends wird, wie die Vorhabensträgerin schlüssig und nachvollziehbar dargelegt hat, auch ein zeitlich flexibles System der Instandhaltung benötigt. Um den Eisenbahnverkehr kontinuierlich am Laufen zu halten, ist es erforderlich, das Bahnbetriebswerk in Schwandorf in einem regulären Zweischichtbetrieb zu betreiben und wesentlich flexibler als bisher arbeiten zu können.

Damit leistet die Erweiterung der zulässigen Arbeitszeiten innerhalb der Hallen auch einen Beitrag dazu, Personennahverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und die Umwelt von den Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf der Straße zu entlasten. Insgesamt wird die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Vermeidung von Fahrzeugausfällen gesteigert. Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen und Personennahverkehr auf die Schiene zu verlagern, ist aus verkehrlichen Gründen als vernünftig einzustufen.

## **2.3 Öffentliche Belange**

### **2.3.1 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). 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).

In vorliegendem Fall ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass sich das Bahnbetriebswerk bereits am Standort Schwandorf befindet, ein Zwangspunkt, der mögliche Überlegungen dahin, für die erweiterten Betriebszeiten auf andere Örtlichkeiten zurückzugreifen, ausschließt.

Als Varianten verbleiben freilich Möglichkeiten, die Betriebszeiten als solche zwar zu erweitern, nicht jedoch in dem von der Vorhabensträgerin beantragten Umfang (vollständiger „rund um die Uhr Betrieb“).

Hiervon hat die Planfeststellungsbehörde insoweit Gebrauch gemacht, als sie festgelegt hat, dass der Betrieb an Sonn- und Feiertagen nur in demselben Umfang zulässig ist, wie er es zur Nachtzeit ist. Hintergrund ist die Regelung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 01.02.2005, wonach die IRWA

für die Nacht auch für eventuelle Arbeiten an Sonn- und Feiertagen gelten (Maßgabe III.2.4, letzter Satz).

Für potentiell denkbare weitere Einschränkungen des zeitlichen oder inhaltlichen Umfangs des Betriebes sieht die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis des Abwägungsprozesses indessen keinen Anlass. Denn zum einen liegen die während der erweiterten Betriebszeiten auf dem Arbeitslärm beruhenden Steigerungen der Lärmimmissionen – unter Berücksichtigung der genannten Beschränkungen an Sonn- und Feiertagen – in einer Größenordnung, die weit unter der Hörbarkeitsschwelle liegt und als gering einzuschätzen ist, wobei die IRWA an allen Immissionsorten eingehalten werden. Zum anderen würde eine weitere Einschränkung des zeitlichen oder inhaltlichen Umfangs des Betriebes die betriebserforderliche Flexibilisierung der Wartungsvorgänge in Frage stellen, das Planungsziel gefährden und damit nicht nur die Interessen der Vorhabensträgerin, sondern letztlich auch diejenigen der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung eines attraktiven und funktionierenden öffentlichen Personennahverkehrs verletzen.

Weitere grundsätzliche Planungsvarianten sind nicht erkennbar.

### **2.3.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz**

Das Vorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht. In dem Einwirkungsbe-  
reich der Vorhaben befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete sowie keine  
Landschaftsschutzgebiete oder weitere Schutzgebiete nach BNatSchG und Bay-  
NatSchG. Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG und Art. 23 Bay-  
NatSchG werden von den Vorhaben ebenfalls nicht berührt oder beeinträchtigt.

Auch die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen  
dem Vorhaben nicht entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der be-  
sonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu tö-  
ten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen  
oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild le-  
bende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten wäh-  
rend 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 ver-  
schlechtert. 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 ge-  
schützten 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 ent-  
nehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders  
geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vo-  
gelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in An-  
hang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG  
aufgeführt sind.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt im Grundsatz ei-  
ne ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevan-  
ten Arten voraus. In vorliegendem Fall wurde auf die Vorlage einer speziellen  
artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) allerdings verzichtet, weil sich auf Grund des  
ganz geringfügigen Umgriffs der mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Maß-

nahmen (Lärmschutzwände, Einhausungen) innerhalb des Betriebsgeländes mit hinreichender Sicherheit auch ohne saP feststellen lässt, welche besonders geschützten Arten von der Maßnahme potentiell betroffen sind und durch welche Schutzmaßnahmen einer Verletzung der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote wirksam begegnet werden kann.

Es ist amtsbekannt, dass bei Vorhaben wie dem vorliegenden potentiell Reptilien betroffen sein können, die im Gleiskörper vorkommen können. Die Planfeststellungsbehörde hält es in vorliegenden Fall ausnahmsweise für möglich und auch für ausreichend, durch die Anordnung des Absammelns der potentiell betroffenen Reptilien sicherzustellen, dass die Zugriffsverbote nicht verletzt werden. Dies gilt auch in Ansehung des sogenannten „Freiberg-Urteils“ (BVerwG, Beschluss v. 14.07.2011, Az. 9A 12/10), wonach es wegen der Unwirksamkeit der sogenannten „artenschutzrechtlichen Legalausnahme“ nicht genügt, sicherzustellen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art nicht verschlechtert, sondern es im Grundsatz erforderlich ist, jedes einzelne Individuum der betroffenen Art vor einem unzulässigen Zugriff zu schützen. Denn nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 08.01.2014 (BVerwG, Beschluss v. 08.01.2014, Az. 9 A 4/13) erfüllen Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens die Zugriffsverbote bereits tatbestandlich nicht, sofern durch die Baumaßnahme - insbesondere in Verbindung mit Schutzmaßnahmen - kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko verursacht wird („Bagatellgrenze“). Dies ist anzunehmen, wenn in dem von der Baumaßnahme beanspruchten Zeitraum auch ohne Baumaßnahme ein gleich hohes Zugriffs- bzw. Tötungsrisiko (beispielsweise durch Fressfeinde) bestünde, wie es durch die Baumaßnahme verursacht wird. Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass es einer Fachkraft in einem Fall wie dem vorliegenden, in welchem die einschlägigen Lebensräume nur randlich betroffen sind und die Baumaßnahme zudem nur einen geringfügigen Umgriff aufweist, ohne weiteres möglich ist, die Zahl der betroffenen Individuen durch Absammeln zumindest so stark zu reduzieren, dass die genannte „Bagatellgrenze“ unterschritten wird. Die Prüfung der Voraussetzungen einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung erübrigt sich daher.

Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe dazu § 14 BNatSchG) sind mit dem Vorhaben nicht verbunden, so dass sich eine Prüfung des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes (§ 15 BNatSchG) und eine Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erübrigt.

### **2.3.3 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 verfügbaren 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 beruhen auf § 5a Abs. 1 AEG.

### **2.3.4 Gewässerschutz**

Die Erweiterung der Betriebszeiten auch der Waschhalle wird sicherlich zu einem erhöhten Anfall von Abwässern aus dieser Halle führen, jedoch geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die bislang genehmigten und genutzten Entsorgungswege eine ausreichende Kapazität besitzen, um diesen Mehranfall zu

bewältigen. Sonstige Auswirkungen der genehmigten Erweiterung der Betriebszeiten auf wasserwirtschaftliche Belange sind nicht erkennbar.

### **2.3.5 Immissionsschutz**

Das genehmigte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärm- und Erschütterungsschutzes sowie der Luftreinhaltung unter Beachtung der verfügbaren Maßgaben und Auflagen vereinbar.

#### **2.3.5.1 Lärmschutz**

##### Grundlagen

Das Bahnbetriebswerk in Schwandorf ist als gewerbliche Anlage nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) anzusehen. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen aus dem Betrieb des Bahnbetriebswerkes erfolgt auf Grundlage von § 22 BImSchG. Denn es handelt sich nicht um eine immissionschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlage nach § 1 der Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen (4. BImSchV).

Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert 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 Beurteilung der Lärmimmissionen aus dem Betrieb des Bahnbetriebswerkes ist die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) heranzuziehen. Die TA-Lärm ist zur Sicherstellung eines gleichmäßigen und berechenbaren Gesetzesvollzugs nach § 48 BImSchG als Verwaltungsvorschrift erlassen worden. Sie soll 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). Der TA-Lärm kommt eine normkonkretisierende Wirkung mit der Folge zu, dass sie regelmäßig auch für die Verwaltungsgerichte verbindlich und von diesen wie Normen auszulegen sind (BVerwGE 107,338, 340 f.; 110,216,218).

Die TA Lärm legt ein einheitliches Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren zur Feststellung der maßgeblichen Geräuschkenngößen 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.

Dahingegen ist der Anwendungsbereich der 16. BImSchV vorliegend nicht eröffnet. 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.

Dementsprechend hat das von der Vorhabensträgerin beauftragte Ingenieurbüro der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 zu Recht die Berechnungsmethoden und Maßgaben der TA-Lärm zugrunde gelegt.



Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach Ziff. 4a der TA Lärm ist in der Regel sichergestellt, wenn der Beurteilungspegel 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 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 |

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.

Bei diesen Beurteilungspegeln handelt es sich um Summenpegel, die sich aus der Vorbelastung durch bestehende (nach TA-Lärm zu beurteilende) Anlagen und der Zusatzbelastung durch die zu beurteilende Anlage ergeben. Daraus folgt, dass das Bahnbetriebswerk – entgegen der ursprünglichen Annahme der Vorhabensträgerin – keineswegs die genannten Beurteilungspegel allein ausschöpfen darf, sondern dass ihm – neben den anderen einschlägigen Emittenten – nur ein Anteil der Immissionsrichtwerte zukommt – der Immissionsrichtwertanteil (IRWA), der teilweise deutlich niedriger liegt, als der korrespondierende Immissionsrichtwert nach TA-Lärm.

Die dem Bahnbetriebswerk in Schwandorf zukommenden IRWA sind – in Abstimmung mit der örtlichen Bauleitplanung – von der Regierung der Oberpfalz ermittelt und mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 verbindlich festgesetzt worden. Dass diese Werte teilweise von den Tabellenwerten des Bebauungsplanes „Gleisdreieck“ der Stadt Schwandorf abweichen, ist unbeachtlich, weil die Abweichungen nach den Angaben der Stadt auf einem Redaktionsversehen beruhen; beabsichtigt war, die in der Planfeststellung festgesetzten IRWA nachrichtlich zu übernehmen.

Diese für die Beurteilung der inmitten stehenden Erweiterung der Betriebszeiten relevanten IRWA betragen:

IO-Nr.	Immissionsort	IRWA tags dB(A)	IRWA nachts dB(A)
1a	Krankenhaus Ostseite	37	32
1b	Krankenhaus Nordseite	37	33
2	Rothlindenstraße 2	41	37
3	Rothlindenstraße 1	40	36
4	Steinberger Str. 27a	42	38
5	Steinberger Str. 27f	44	39

6	Steinberger Str. 28 / 28a	45	39
7	Steinberger Str. 29	46	36
8	IO D, Glätzlstr. 20	39	33
9	IO E, Glätzlstr.	34	29

Die Vorhabensträgerin hat mit der planfestgestellten überarbeiteten schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 (Nummer 4 953.3/2017 – TM) nachgewiesen, dass diese IRWA aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 bei Durchführung der vorgeschlagenen baulichen und betrieblichen Lärminderungsmaßnahmen, die sämtlich als Maßgaben im Tenor des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses festgeschrieben worden sind, werktags Tags und nachts eingehalten sowie Sonn- und Feiertags nachts eingehalten werden, Tags jedoch nur, wenn der Betrieb Sonn- und Feiertags auf das nachts zulässige Maß reduziert wird, also insbesondere nur eingeschränkte Zugbewegungen zulässig sind.

Zusätzlich zu den in der schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde deshalb durch Maßgaben den Sonn- und Feiertagsbetrieb auf das nachts zulässige Maß reduziert. Außerdem wurde von der Planfeststellungsbehörde zusätzlich zu den in der schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 ausdrücklich vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen festgelegt, dass zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) auch die Oberlichter der Hallen geschlossen zu halten sind und sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen zu den genannten Zeiten innerhalb der Werkhalle auszuführen sind. Dies deshalb, weil der von der Vorhabensträgerin beauftragte Gutachter den von ihm angestellten Berechnungen diese Bedingungen zugrunde gelegt hat. Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde den Einsatz des „Typhon“ für den verfahrensgegenständlichen Zeitraum innerhalb des Betriebsgeländes auf Zwecke der Gefahrenabwehr beschränkt.

Weiterhin hat die Planfeststellungsbehörde zusätzlich zu den in der schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen festgelegt, dass vor Aufnahme des Betriebes der Waschhalle für Durchfahrwäschen (mit geöffneten Waschhallentoren) in den durch diesen Planfeststellungsbeschluss genehmigten erweiterten Betriebszeiten im Anschluss an das Westtor der Waschhalle eine überdachte und innenseitig absorbierende (-4 dB) Schallschutzeinhausung (Länge: 3,50 Meter, Höhe: 5,20 Meter) zu errichten ist. Weiterhin, dass die Waschanlage zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) bei geöffneten Waschhallentoren pro Stunde jeweils maximal 15 Minuten betrieben werden darf. Beide Maßgaben haben zum Hintergrund, dass die der schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 zugrunde liegenden Berechnungen, wie sich im Rahmen des Erörterungstermins herausgestellt hat, auf der Basis geschlossener Waschhallentore durchgeführt wurden, während die Durchfahrwäschen geöffnete Waschhallentore erfordern. Die im Nachgang des Erörterungstermins durchgeführten ergänzenden Berechnungen haben ergeben, dass die Durchfahrwäschen unter Berücksichtigung der eben genannten Maßgaben zugelassen werden können, ohne dass sich Verschlechterungen der Lärmsituation ergeben. An keiner der oben genannten, repräsentativen Immissionsorte IO 1a bis IO 9 treten Lärmwertsteigerungen auf, an einigen sogar, allerdings ganz geringfügige, Lärmwertminderungen – wohl bedingt durch die zusätzliche Einhausung. Die potentielle Variante, Durchfahrwäschen in den hier in Rede stehenden Zeiten generell zu untersagen, hat die Planfeststellungsbehörde schon deshalb verworfen, weil die Alternative zu Durchfahrwäschen darin bestünde, die Züge zu zerlegen und nach der Wäsche wieder zusammen zu setzen. Dies wäre mit einem erheblichen Zuwachs an – lärmintensivem – Rangierverkehr verbunden. Zwar ist die Zahl der Fahrbewegungen zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen kontingentiert, doch wird dieses Kontingent bei Zulassung von Durch-

fahrwäschen in der Regel nicht ausgeschöpft werden. De facto wäre bei Nichtzulassung von Durchfahrwäschen deshalb - wegen der zusätzlichen Rangierfahrten – mit einem Mehr Fahrbewegungen und damit an Lärm zu rechnen. Mit einem Verbot der Durchfahrwäschen zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen lieferte man den Anwohnerinnen und Anwohnern also Steine statt Brot, weil die betrieblichen Lärmauswirkungen de facto eher steigen, statt sinken würden.

**Klarstellend ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die Maßgaben und Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Kollisionsfalle den Festlegungen der planfestgestellten Unterlage (Schalltechnische Untersuchung vom 15.09.2017) vorgehen!**

Zudem ist nachgewiesen, dass der hier verfahrensgegenständliche Mehrlärm während der erweiterten Betriebszeiten sich auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) auswirkt, damit weit unter der Hörbarkeitsschwelle liegt und als gering einzuschätzen ist. Dies deshalb, weil den Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung nur die Ausweitung der Betriebszeiten innerhalb der Betriebswerkstatt bildet, während sich Zahl und Umfang der zulässigen Fahrzeugbewegungen außerhalb der Werkhallen nicht ändern. Die Zahl und der Umfang der zulässigen Fahrzeugbewegungen sind bereits mit dem bestandkräftigen Planfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz aus 2005 festgelegt und werden hier nur deklaratorisch in den Tenor übernommen. Die Schallimmissionen beruhen in den hier in Rede stehenden Zeiten schwerpunktmäßig aber auf den Fahrzeugbewegungen, was verständlich macht, dass der Beitrag des mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss Genehmigten derart gering ausfällt.

Die Regierung der Oberpfalz hat als höhere Immissionsschutzbehörde die Schalltechnische Untersuchung vom 15.09.2017 geprüft und festgestellt, dass die Ausführungen des Ingenieurbüros Kottermair GmbH als plausibel und schlüssig erscheinen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Einschätzung an.

#### Anträge zum Lärmschutz

Einwenderseitig wurden im Laufe des Verfahrens eine Reihe von Anträgen zum Lärmschutz gestellt, die im Folgenden behandelt werden:

- *Antrag: Es wird ein von der Planfeststellungsbehörde zu beauftragendes weiteres Lärmschutzgutachten eingeholt.*

Der Antrag wird abgelehnt. Es besteht kein Anlass, weitere Ermittlungen anzustellen. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde nur 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, NVwZ 1994, 688, 689 m. w. N.). Dies ist hier aber nicht der Fall. Insbesondere wurden bezüglich der gesamten Belastbarkeit der schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 keine substantiierten Einwendungen im Anhörungsverfahren erhoben. Die gegen die schalltechnische Untersuchung vom 15.09.2017 vorgetragenen Argumente fangen entweder nicht, oder sie sind nicht geeignet, die fachliche Plausibilität und Schlüssigkeit der Untersuchung, die von der Höheren Immissionsschutzbehörde bestätigt wurde, insgesamt zu erschüttern. Insoweit wird auf die Ausführungen zu den einzelnen einwenderseitig formulierten Kritik-

punkten Bezug genommen. Soweit der schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 im Hinblick auf das Erfordernis von Durchfahrwäschen und auf die Fassadengestaltung des benachbarten Getreidesilos ungenaue tatsächliche Annahmen zugrunde lagen, konnten die Sachverhalte im Laufe des Planfeststellungsverfahrens aufgeklärt und nachbewertet werden (siehe dazu die obigen und die nachfolgenden Ausführungen), ohne dass hierdurch die Belastbarkeit der schalltechnische Untersuchung vom 15.09.2017 insgesamt in Frage gestellt wäre.

- *Antrag: Es wird eine optische Darstellung der Schallreflexionen vorgelegt. Die Reflexionen des Getreidesilos werden unter Berücksichtigung des korrekten Erkers neu berechnet.*

Der Antrag auf Vorlage einer optischen Darstellung der Schallreflexionen wird abgelehnt. Zwar mag eine solche optische Darstellung die Laienverständlichkeit der Berechnungen verbessern, ein zwingendes fachliches Essentialium, dessen Erfüllung von der Vorhabensträgerin streitig eingefordert werden könnte, stellt es jedoch nicht dar.

Dem Antrag, die Reflexionen des Getreidesilos unter Berücksichtigung des korrekten „Erkers“ neu zu berechnen, wurde entsprochen. Die von dem Gutachter der Vorhabensträgerin auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde durchgeführte ergänzende Berechnung vom 26.01.2018 hat ergeben, dass die ursprüngliche Darstellung des „Erkers“ keine Auswirkungen zu Lasten der Lärmbetroffenen ausgeübt hat. Der ergänzend durchgeführten Berechnung liegt eine detailgetreuere digitale Abbildung des Gebäudes Steinberger Str. 45 zugrunde als der ursprünglichen Berechnung („Erker“ nur erdgeschossig, inklusive der vorhandenen Vordächer). Im Ergebnis reduzieren sich die Beurteilungspegel vereinzelt auf Grund der Detailtreue, Erhöhungen der Beurteilungspegel sind nicht festzustellen.

- *Antrag: Es wird angeordnet, dass das Bahnbetriebswerk Schwandorf am Ost- und Westtor durch Video überwacht wird.*

Diesem Antrag wurde durch die Maßgaben unter Ziffer 3.3 des Tenors dieses Planfeststellungsbeschlusses teilweise entsprochen.

Zunächst ist den Einwenderinnen und Einwendern im Grundsatz darin beizupflichten, dass die Anordnung betrieblicher, also verhaltensbezogener Lärmschutzmaßnahmen die gleichzeitige Anordnung geeigneter Überwachungsmaßnahmen nahelegt. Dies nicht etwa auf Grund eines einzelfallbezogenen besonderen Misstrauens gegenüber der jeweiligen Vorhabensträgerin bzw. dem jeweiligen Vorhabensträger, sondern aus der grundsätzlichen Überlegung, dass es der Aufsichtsbehörde schon mangels entsprechender Personalausstattung in aller Regel nicht möglich ist, die Einhaltung verhaltensbezogener Maßnahmen selbst und kontinuierlich zu überprüfen. Ihr bleibt in der Regel nur, auf entsprechende Beschwerden aus der Bevölkerung eine Stellungnahme der Vorhabensträgerin oder des Vorhabensträgers einzuholen – eine objektive Beschwerdeverifizierung ist ihr rein praktisch kaum möglich. Auf die diesbezüglichen Ausführungen des Vertreters der Landeseisenbahnaufsicht im Rahmen des Erörterungstermins wird Bezug genommen. Auflagen oder Maßgaben, die praktisch nicht vollzogen werden können, stehen indessen in der Gefahr, ins Leere zugehen, sich sozusagen als „zahnloser Tiger“ zu erweisen, weil sie in der Praxis mehr oder weniger nur auf den guten Willen des Vorhabensträgers oder der Vorhabensträgerin setzen, sie auch einhalten zu wollen. „Sine ira et studio“ und ohne Ansehen der Person erscheint dies als zu kurz gesprungen. Beispielsweise bei der Höheren Immis-

sionsschutzbehörde der Regierung von Mittelfranken ist es deshalb gängige Praxis, im Rahmen immissionsschutzrechtlicher Genehmigungen neben verhaltensbezogenen Vorgaben stets auch flankierende Überwachungsmaßnahmen anzuordnen. In Anlehnung an diese Praxis hält es die Planfeststellungsbehörde auch in vorliegendem Fall im Grundsatz für erforderlich, geeignete Maßnahmen anzuordnen, die eine Überwachung der verhaltensbezogener Lärmschutzmaßnahmen ermöglichen. Rechtsgrundlage hierfür ist, wie für andere Schutzauflagen auch, § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

Als geeignete Maßnahme zur Überwachung von Lärmschutzauflagen könnte nun auf den ersten Blick die Anordnung eines klassischen Lärmmonitorings erscheinen, also der Erlass einer Anordnung, wonach eine Anlage zur akustischen Messung und Aufzeichnung der Lärmemissionen oder –immissionen zu errichten und dauerhaft zu betreiben ist. Jedenfalls in einem Fall wie dem vorliegenden, in dem sich die Gesamtlärmbelastung aus Beiträgen verschiedener Emmittenten zusammensetzen (Stichwort: Immissionsrichtwertanteile), hält die Planfeststellungsbehörde ein akustisches Lärmmonitoring aber für nicht zielführend, da sich bei Lärmwertüberschreitungen in aller Regel nicht würde zuordnen lassen, von welchem Emmittenten die registrierten Lärmbeiträge ausgehen.

Ein (bis auf die Frage nach dem „Typhon“-Einsatz) gangbares – und in der Praxis der Planfeststellungsbehörde auch schon erprobtes – Mittel wäre es in der Tat, die Einhaltung der betriebsbezogenen Lärmschutzmaßnahmen, wie einwenderseitig beantragt, durch eine Videoüberwachung und –aufzeichnung überwachen zu lassen. Doch ist hier wiederum der Vorhabensträgerin zu konzidieren, dass die Anordnung von Videoüberwachungsanlagen auf Betriebsgeländen insbesondere mit Blick auf den Arbeitnehmerdatenschutz einer strengen Verhältnismäßigkeitsprüfung zu unterziehen ist. Denn diese Art der Überwachung stellt grundsätzlich einen Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht der Beschäftigten dar, die in ihrer Würde und der freien Entfaltung der Persönlichkeit durch Videoüberwachung erheblich eingeschränkt werden können. Potentiell können mit einer solchen Anlage nämlich auch Verhaltensweisen und Leistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überwacht werden. Die Beschäftigten sind durch Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG in ihren Persönlichkeitsrechten vor Videoüberwachungen durch den Arbeitgeber geschützt. Freilich ist es möglich, durch flankierende organisatorische und / oder technische Maßnahmen die Gefahr von Persönlichkeitsrechtsverletzungen auf ein Minimum zu begrenzen (bspw. „Verpixelung“ von Gesichtern, Beschilderung der videoüberwachten Bereiche, regelmäßige kurzfristige Löschung der Aufnahmen etc.). Zuvörderst jedoch ist als zweite Stufe der Verhältnismäßigkeitsprüfung stets die Erforderlichkeit der Maßnahme zu prüfen, die Frage also, ob der mit der Videoüberwachung verfolgte Zweck durch ein mildereres, aber gleichermaßen effektives Mittel erreicht werden kann. Ist dies der Fall, so ist jenes mildere Mittel auszuschöpfen, bevor die Idee der Videoüberwachung weiterverfolgt werden kann.

In vorliegendem Fall hält es die Planfeststellungsbehörde deshalb für geboten, zunächst dem Modell der Eigenüberwachung der Vorhabensträgerin im Wege des Führens eines Betriebstagebuches eine Chance zu geben und erst, falls sich die Eigenüberwachung nicht bewähren sollte, auf das Mittel der Videoüberwachung zurückzugreifen. Aus Sicht der Einwenderinnen und Einwender mag auch diese Form der Eigenüberwachung als „zahnloser Tiger“ erscheinen, doch zeigt die Praxis der Höheren Immissionsschutzbehörde der Regierung von Mittelfranken, dass die Anordnung von Betriebstagebüchern zur Dokumentation der Einhaltung betriebsbezogener Maßnahmen durchaus Wirkung zeigt. Die weitere Praxis der Landeseisenbahnaufsicht wird zeigen, ob dies auch in

vorliegendem Fall gilt. Verneinendenfalls bleibt die Anordnung der Videoüberwachung vorbehalten (Maßgabenvorbehalt Ziffer 3.3.3).

- Antrag: *Sonntags werden keine Arbeiten außer dem Auftanken zugelassen.*

Dem Antrag wird dadurch teilweise entsprochen, als zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) keine Stapler eingesetzt und keine Andienungen durchgeführt werden dürfen. Zudem sind die Zugbewegungen zur Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) limitiert. Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt, da für weitere Betriebsbeschränkungen kein Anlass besteht, nachdem sich der aus der Werk- und Waschhalle während der erweiterten Betriebszeiten emittierende Arbeitslärm, wie durch die planfestgestellte Schalltechnische Untersuchung vom 15.09.2017 nachgewiesen wurde, auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) auswirkt, wobei die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten eingehalten werden.

- Antrag: *Für den Fall der Aufnahme des URD-Betriebes ist (statt der geplanten Einhausung der Tore an Gleis 1) die Halle zu verlängern.*

Der Antrag wird abgelehnt. Zwar wäre die Hallenverlängerung sicherlich ein zur Lärminderung geeignetes Mittel. Dieses Mittel erweist sich aber als nicht erforderlich, weil durch die Schalltechnische Untersuchung vom 15.09.2017 nachgewiesen wurde, dass die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten beim evtl. URD-Betrieb eingehalten werden können und sich der emittierende Arbeitslärm auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) auswirkt, wenn (nur) die angeordneten Einhausungen ausgeführt werden und auf eine Verlängerung der kompletten Halle verzichtet wird.

- Antrag: *Die Züge sind beim URD-Betrieb nicht im Ganzen einzufahren, sondern zu zerlegen.*

Dem Antrag wird durch die Maßgabe entsprochen, dass trennbare Fahrzeuge getrennt voneinander in der Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) zu bearbeiten sind. Hierzu hat die Vorhabensträgerin im Übrigen erläutert, dass auch das Osttor nachts beim (potentiellen) URD-Betrieb nicht ständig geöffnet sein müsse, sondern nur bei Bearbeitung von Radsätzen, die derart situiert seien, dass ein Teil des Fahrzeuges aus der Halle herausstehe. Die URD würde fest installiert werden und das Fahrzeug Radsatz für Radsatz über die URD geschoben werden. Man könne eine Seite eines Fahrzeuges bei komplett geschlossenen Toren bearbeiten, die andere Seite jedoch nur bei geöffnetem Osttor

- Antrag: *Die Oberlichter sind schalldicht fest mit dem Mauerwerk zu verbinden.*

Dem Antrag wird sinngemäß teilweise durch die Maßgabe entsprochen, dass die Oberlichter zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen geschlossen zu halten sind. Im Übrigen wird der Antrag abgelehnt, weil es als unverhältnismäßig erschiene, der Vorhabensträgerin den dauerhaften baulichen Verschluss der Oberlichter aufzugeben. Denn in diesem Fall wäre es der Vorhabensträgerin nicht mehr möglich, die Halle werktags tagsüber durch Öffnen der Oberlichter zu lüften.

- Antrag: Die Wärmeschutztüren sind durch Schallschutztüren zu ersetzen und grundsätzlich geschlossen zu halten.

Der Antrag wird mangels Erforderlichkeit der geforderten Maßnahme abgelehnt, weil die verbauten Bestandstore bereits einen ausreichenden Schallschutz gewährleisten. Der Schallschutzgutachter und die Vorhabensträgerin haben im Rahmen des Erörterungstermins schlüssig und nachvollziehbar erläutert, dass die Tore in Schwandorf mit einem Schalldämmmaß (von 19 dB) angesetzt worden seien, dass die verbauten Tore auch tatsächlich aufwiesen; im Rahmen der Abnahmemessung von 2008 sei ein Datenblatt des Torherstellers dokumentiert, wonach das Schalldämmmaß der in Schwandorf verbauten Tore eben diese angesetzten 19 dB betrage.

- Antrag: Die manuelle Schalttafel, mit der in das Betriebsgelände einfahrende Züge angemeldet werden, ist durch einen Funkbetrieb zu ersetzen, um Wartezeiten mit laufenden Motoren an der Schalttafel zu vermeiden.

Der Antrag wird abgelehnt. Die Planfeststellungsbehörde teilt die dem Antrag zugrunde liegende Vorstellung, durch eine Umstellung auf Funkbetrieb könnten nennenswerte Wartezeiten mit laufenden Motoren – und damit Emissionen – vermieden werden, jedenfalls für die hier verfahrensgegenständlichen Zeiten (20:00 Uhr bis 07:00 Uhr) nicht, weil wegen des insgesamt reduzierten Betriebes der Werkstätte (beim Einfahren) und auch des Bahnbetriebs am Bahnhof Schwandorf (beim Ausfahren) zu diesen Abend- und Nachtzeiten nicht mit nennenswerten Wartezeiten zu rechnen ist, die durch eine drahtlose Anmeldung (vor Erreichen der Schalttafel) verkürzt werden könnten. Es bleibt freilich der Zeitaufwand für das Verlassen des Fahrzeuges, das Bedienen der Schalttafel und das Wiederaufsitzen auf dem Fahrzeug. Diesen Zeitaufwand schätzt die Planfeststellungsbehörde aber als so gering ein, dass er nicht nennenswert ins Gewicht fällt und den Kosten- und Organisationsaufwand für die Einrichtung und den Betrieb einer entsprechenden Funkanlage in jedem (!) der zu wartenden Züge nicht rechtfertigt. Dies gilt umso mehr, als die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten auch ohne die Einführung des geforderten Funkbetriebes eingehalten werden können und sich der emittierende Lärm auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) auswirkt.

- Antrag: Die Vermietung der Halle an Fremdfirmen ist zu begrenzen.

Der Antrag wird abgelehnt. Es ist nicht erkennbar, dass es einen schallschutztechnischen Unterschied machen könnte, ob konzern-eigene oder konzern-fremde Fahrzeuge von der Vorhabensträgerin gewartet werden. Auch mit Blick auf die Planrechtfertigung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Unterschied auszumachen, weil auch die evtl. Wartung von Fahrzeugen von Fremdfirmen dazu dient, die kontinuierliche Einsatzfähigkeit von Schienenfahrzeugen – und damit die Aufrechterhaltung von Bahnverkehrsdienstleistungen – sicherzustellen.

- Antrag: Arbeiten sind grundsätzlich innerhalb der Halle durchzuführen.

Dem Antrag wird für die hier verfahrensgegenständlichen Zeiten entsprochen. Sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen sind werktags im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 07:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen innerhalb der Werkhalle auszuführen.

- Antrag: Die Ruhezeiten werktags Tag und Nacht sind einzuhalten.

Diesem Antrag wird hinsichtlich der Tagzeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (vulgo „Ruhezeiten“) i.S.d. Ziffer 6.5 der TA-Lärm entsprochen. Hinsichtlich der Nachzeiträume kennt die TA-Lärm keine Zeiten mit erhöhter Empfindlichkeit, so dass der Antrag abzulehnen war, soweit mit ihm die Festlegung besonderer „Ruhezeiten“ für die Nacht verfolgt werden sollte. Die Nachtzeiten (und die Sonn- und Feiertage) insgesamt werden durch Maßgaben geschützt.

- Antrag: Die Lärmschutzwand entlang der Steinberger Straße darf nicht bis zum Ende mit Loks befahren werden.

Dieser Antrag hat sich dadurch erledigt, dass an der einschlägigen Stelle eine Sperrscheibe und Prellböcke angebracht worden sind, so dass ein Befahren der Gleise bis zum Ende der Lärmschutzwand entlang der Steinberger Straße nicht mehr möglich ist.

- Antrag: Die vorhandene innere Lärmschutzwand ist zu verlängern.

Der Antrag wird abgelehnt, soweit mit ihm die Errichtung von Lärmschutzwänden verfolgt werden sollte, die über die Maßgaben des Tenors dieses Planfeststellungsbeschlusses hinausgehen. Für die Anordnung weiter gehender baulicher Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ist kein Raum, weil die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten auch ohne weitere Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden können und sich der emittierende Lärm auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) auswirkt.

- Antrag: Die Häuser entlang der Glätzlstraße sind schallschutztechnisch zu beurteilen; es sind Maßnahmen aktiven und passiven Schallschutzes festzusetzen.

Der Antrag, weitere Anwesen entlang der Glätzlstraße schallschutztechnisch zu beurteilen, wird im Wesentlichen abgelehnt.

Die Beurteilung weiterer Immissionsorte verspricht, von der weiter unten beschriebenen Ausnahme abgesehen, keinen entscheidungserheblichen Erkenntnisgewinn. Die dem Bahnbetriebswerk in Schwandorf zukommenden IRWA, die den Maßstab für die schallschutzrechtliche Beurteilung des vorliegenden Vorhabens bilden, sind von der Regierung der Oberpfalz ermittelt und mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 verbindlich für eine Reihe von Immissionsorten festgesetzt worden. Die Lage dieser Immissionsorte IO 1a bis IO 9 ergibt sich aus der oben zitierten Tabelle. Mit der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 (Nummer 4 953.3/2017 – TM) sind die Beurteilungspegel für sämtliche dieser Immissionsorte mit dem Ergebnis ermittelt worden, dass die für diese Immissionsorte jeweils festgesetzten IRWA unter Zugrundelegung der tenorierten Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden.

Eine Beurteilung weiterer Immissionsorte würde keine entscheidungserheblichen, subsumierbaren Erkenntnisse liefern, weil für weitere Immissionsorte von der Regierung der Oberpfalz in 2005 keine verbindlichen IRWA definiert worden sind, so dass die Frage, ob die für weitere Immissionsorte ermittelten Beurteilungspegel nun die IRWA einhalten oder nicht, letztlich unbeantwortet bleiben müsste. Etwas anderes würde nur für den Fall gelten, dass die Plan-



feststellungsbehörde aus Anlass des vorliegenden Antrages auf Erweiterung der Betriebszeiten das „Paket“ der Lärmkontingentierung im „Gleisdreieck“ neu „aufschnüren“ und neue Immissionsorte mit neu festzulegenden IRWA definieren würde. Hiervon nimmt die Planfeststellungsbehörde aber aus zweierlei Gründen Abstand:

Zum einen ist sie der Rechtsauffassung, dass die in Abstimmung mit der kommunalen Bauleitplanung geschaffene Lärmkontingentierung durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz für alle Beteiligten rechtverbindlich festgeschrieben ist und dass kein Rechtsgrund für einen Widerruf oder eine Rücknahme dieser Festschreibung erkennbar ist.

Zum anderen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es sich bei den definierten IO 1a bis IO 9 (für die Glätzlstraße: IO 8 und IO 9) um repräsentative Immissionsorte handelt. Maßgeblicher Immissionsort ist der Ort im Einwirkungsbereich einer Anlage, an dem eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist, vgl. Ziff. 2.3 der TA Lärm. Bei Einhaltung der für die maßgeblichen Immissionsorte definierten IRWA kann davon ausgegangen werden, dass die Immissionsrichtwerte (IRW) auch an allen anderen Immissionsorten eingehalten werden, so dass eine Beurteilung weiterer Immissionsorte für die Beurteilung der immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit des vorliegenden Vorhabens ebenso wenig erforderlich wie zielführend wäre.

Für die Anwesen, die westlich des IO 8 bzw. östlich des IO 9 liegen, lässt sich auf Grund der jeweils größeren Entfernung zum Betriebswerk im Vergleich zu den eben genannten IO im Übrigen zwanglos feststellen, dass die der Betriebswerkstatt zuzurechnenden Beurteilungspegel jedenfalls nicht höher liegen werden, als an den jeweils benachbarten, explizit untersuchten Immissionsorten. Damit lässt sich aber auch zwanglos schließen, dass die Lärmimmissionen an den östlich und westlich gelegenen Anwesen in der Glätzlstraße (ebenso wie an den IO 8 und 9) fachrechtlich zulässig sind, weil das sogenannte Irrelevanzkriterium aus Ziffer 3.2.1, Absatz 2 der TA-Lärm erfüllt ist. Denn die dem Betriebswerk zuzurechnenden Tagwerte, als auch die Nachtwerte an den IO 8 und IO 9 unterschreiten die hier einschlägigen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm für allgemeine Wohngebiete um mindestens 6 dB(A), wie sich aus den Anlagen 1.1 und 1.3 der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 ergibt.

Das Irrelevanzkriterium besagt, dass die Genehmigung für eine schalltechnisch zu beurteilende Anlage (selbst bei einer Überschreitung der (Gesamt-) Immissionsrichtwerte (IRW) der TA-Lärm aufgrund der Vorbelastung) aus Gründen des Lärmschutzes nicht versagt werden darf, wenn der von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Immissionsbeitrag als nicht relevant anzusehen ist. Das ist regelmäßig der Fall, wenn die von der zu beurteilenden Anlage ausgehende Zusatzbelastung die IRW am Immissionsort um mindestens 6 dB(A) unterschreitet. Im Umkehrschluss folgt daraus: Liegen die Immissionen der zu beurteilenden Anlage – wie in der Glätzlstraße westlich des IO 8 bzw. östlich des IO 9 – an einzelnen Immissionsorten mindestens 6 dB(A) unter den einschlägigen IRW, so kann für diese Immissionsorte ohne weiteres geschlossen werden, dass die Immissionen fachrechtlich zulässig sind, ohne dass es bezüglich dieser Immissionsorte noch auf die Kenntnis der Gesamtbelastung oder auf die Definition eines genau zugeordneten IRWA ankäme.

Hinzu kommt, dass die Gesamtlärmimmissionen nach TA-Lärm an den IO 8 und 9 sowie an den östlich und westlich gelegenen Anwesen in der Glätzlstraße den Immissionsrichtwert für Allgemeine Wohngebiete um 10 dB(A) un-

terschreiten, so dass die genannten Anwesen auch nicht im sog. Einwirkungsbereich i.S.d. Ziffer 2.2 der TA-Lärm belegen sind.

Für Anwesen, die in west-östlicher Richtung zwischen den IO 8 und 9 belegen sind und damit in der Luftlinie etwas näher an der Betriebswerkstatt als die IO 8 und 9 liegen, waren diese Erkenntnis a priori zwar nicht ebenso evident wie für die Anwesen westlich des IO 8 bzw. östlich des IO 9. Die im Nachgang des Erörterungstermins vorsorglich durchgeführte Betrachtung der Anwesen Glätzlstraße 26 und 28 hat aber gezeigt, dass die nach TA-Lärm zu betrachtenden Immissionen auch in diesem „Zwischenbereich“ nicht ungünstiger liegen als an den IO 8 und 9, so dass auch insoweit sowohl das Irrelevanzkriterium greift, als auch die Frage nach dem Einwirkungsbereich zu verneinen ist.

Dem Antrag auf Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen wird in dem tenorierten Umfang entsprochen.

Der Antrag auf Festsetzung passiven Lärmschutzes wird schon deshalb abgelehnt, weil die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten auch ohne weitere Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden können und sich der emittierende Lärm auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) auswirkt. Im Übrigen ist passiver Lärmschutz im Regelungszusammenhang der TA-Lärm nicht vorgesehen.

- *Antrag: Die schutzwürdigen Räume entlang der Steinberger Straße und entlang der Glätzlstraße sind festzustellen.*

Der Antrag wird aus denselben Gründen abgelehnt, aus welchen der Antrag auf Festsetzung passiven Lärmschutzes abzulehnen war.

#### Weitere Einwendungen zum Lärmschutz

Einwenderseitig wurden im Laufe des Verfahrens eine Reihe weiterer Einwendungen zum Lärmschutz erhoben, die im Folgenden behandelt werden, soweit sie nicht in den vorhergehenden Abschnitten dieser Beschlussbegründung bereits inhaltlich berücksichtigt wurden.

- *Einwendung: Zwischen den Immissionsorten IO8 und IO9 ist zwischenzeitlich ein mehrgeschossiges Wohngebäude errichtet worden, das in den Unterlagen nicht dargestellt ist und für das auch kein Immissionsort definiert und berechnet worden ist.*

Der Einwendung wurde abgeholfen.

Es trifft zu, dass ursprünglich diejenigen repräsentativen Immissionsorte untersucht wurden, für die mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss von 2005 IRWA festgesetzt worden sind (für die Glätzlstraße: IO 8 und IO 9) und dass die zwischen beiden Immissionsorten liegenden Anwesen nicht hierunter fielen.

Im Grundsatz hält es die Planfeststellungsbehörde auch für die richtige Vorgehensweise, sich im Wesentlichen auf die Beurteilung der mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss von 2005 definierten Immissionsorte zu beschränken, weil für weitere Immissionsorte keine IRWA definiert worden sind, so dass die Frage, ob die für weitere Immissionsorte ermittelten Beurteilungspegel nun die IRWA einhalten oder nicht, letztlich unbeantwortet bleiben müsste. Zudem ist die Planfeststellungsbehörde der Rechtsauffassung, dass

die in Abstimmung mit der kommunalen Bauleitplanung geschaffene Lärmkontingentierung durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz für alle Beteiligten rechtverbindlich festgeschrieben ist und dass kein Rechtsgrund für einen Widerruf oder eine Rücknahme dieser Festschreibung erkennbar ist.

Zum anderen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es sich bei den für die Glätzlstraße definierten IO 8 und IO 9 um repräsentative Immissionsorte handelt, d.h., dass bei Einhaltung der für diese Immissionsorte definierten IRWA auch an allen anderen Immissionsorten in der Glätzlstraße die Immissionsrichtwerte (IRW) eingehalten werden, so dass eine Beurteilung weiterer Immissionsorte deshalb für die Beurteilung der immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit des vorliegenden Vorhabens ebenso wenig erforderlich wie zielführend wäre. Für die Anwesen, die westlich des IO 8 bzw. östlich des IO 9 liegen, lässt sich auf Grund der jeweils größeren Entfernung zum Betriebswerk zudem zwanglos feststellen, dass die Beurteilungspegel jedenfalls nicht höher liegen werden, als an den jeweils benachbarten, explizit untersuchten IO 8 und 9. Damit lässt sich aber auch zwanglos schließen, dass an den östlich und westlich gelegenen Anwesen in der Glätzlstraße (ebenso wie an den IO 8 und 9) das sogenannte Irrelevanzkriterium aus Ziffer 3.2.1, Absatz 2 der TA-Lärm erfüllt ist (näheres dazu oben zu dem Antrag, die Häuser entlang der Glätzlstraße schallschutztechnisch zu beurteilen).

Hinzu kommt, dass die Gesamtlärmimmissionen nach TA-Lärm an den IO 8 und 9 sowie an den östlich und westlich gelegenen Anwesen in der Glätzlstraße den Immissionsrichtwert für Allgemeine Wohngebiete um 10 dB(A) unterschreiten, so dass die genannten Anwesen auch nicht im sog. Einwirkungsbereich i.S.d. Ziffer 2.2 der TA-Lärm belegen sind.

Für Anwesen, die in west-östlicher Richtung zwischen den IO 8 und 9 liegen und damit etwas näher an der Betriebswerkstatt als diese beiden Immissionsorte, war aber in der Tat nicht a priori evident, dass mit keinen IRW-Überschreitungen zu rechnen ist. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich im Nachgang des Erörterungstermins der Einwendung abgeholfen und zwei Immissionsorte zwischen den IO 8 und 9 ergänzend untersuchen lassen. Die Untersuchung hat gezeigt, dass die nach TA-Lärm zu betrachtenden Immissionen auch in diesem „Zwischenbereich“ nicht ungünstiger liegen als an den IO 8 und 9, so dass auch insoweit sowohl das Irrelevanzkriterium greift, als auch die Frage nach dem Einwirkungsbereich zu verneinen ist.

- *Einwendung: Die Vorhabenträgerin hat von der bisher geltenden Ausnahmeregelung sehr ausgiebig Gebrauch gemacht.*

Die Einwendung wird zurück gewiesen, weil die Frage nach der bisher geltenden Ausnahmeregelungen für Nachtarbeit mit der vorliegenden Planfeststellung gegenstandslos geworden ist.

- *Einwendung: Es wird in der Werkstatt auch gehämmert und geschlagen, Eisen auf Eisen, nicht nur geschraubt.*

Die Einwendung dürfte zutreffen, die mit ihr aufgeworfene Frage ist jedoch nicht entscheidungserheblich, weil die tatsächlich durchgeführten Arbeiten in einer Betriebswerkstatt wie der inmitten stehenden von dem Gutachter zur Bestimmung der Ausgangsdaten der Lärmschutzberechnungen ermittelt worden sind.

- *Einwendung: Die Betriebswerkstatt in Neumarkt, in welcher der Schallschutzgutachter teilweise die Ausgangsdaten ermittelt hat, ist mit der hier verfahrensgegenständlichen nicht vergleichbar, weil beide Hallen unterschiedliche Maße aufweisen.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar weisen beide Hallen in der Tat teilweise unterschiedliche Maße auf; der Schallschutzgutachter hat aber schlüssig und nachvollziehbar begründet, dass dies für die Berechnung keine Rolle spielt und damit nicht entscheidungserheblich ist.

- *Einwendung: Das Gutachten, das dem Planfeststellungsbeschluss von 2005 zugrunde gelegen hat, beruht auf veralteten Datengrundlagen, weil beispielsweise die Zahl der Ein- und Ausfahrten zugenommen hat. Außerdem ist die Flotte der Länderbahn erhöht worden – und damit die Stückzahlen der Wartung. Dem entsprechend plant die Vorhabensträgerin auch die Verlängerung der Abstellgleise im Werksgelände*

Die mit der Einwendung aufgeworfene Fragestellung ist nicht entscheidungserheblich, weil der vorliegenden Planfeststellung eine aktuelle schalltechnische Untersuchung zugrunde liegt. Die Zahl der Fahrbewegungen in den hier in Rede stehenden Zeiten ist im Übrigen rechtsverbindlich limitiert. Es ist daher irrelevant, wieviel Züge die Länderbahn im Netz betreibt, da trotz eines möglicherweise erhöhten Wartungsbedarfs nicht mehr Züge nachts einfahren dürften, als festgelegt. Die Verlängerung der Gleise, die bereits 2005 genehmigt worden ist, dient nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabensträgerin dazu, eine „Blockwartung“ durchzuführen, um die Zahl der Einzelwartung von Wägen zu verringern. Dies führt tendenziell eher zu einer Reduzierung von Rangierfahrten, als zu einer Erhöhung.

- *Einwendung: Die Abnahmemessung von 2008 ist zu kritisieren, weil sie auch Immissionsorte enthält, die in dem Planfeststellungsbeschluss von 2005 nicht enthalten seien. Zum Messzeitpunkt sind zudem weniger lärmverursachende Arbeiten bzw. Fahrten durchgeführt worden als vorher und nachher.*

Die mit der Einwendung aufgeworfene Fragestellung ist nicht entscheidungserheblich, weil für die hier inmitten stehende Betriebszeitenerweiterung eine neuerliche Abnahmemessung durchzuführen ist.

- *Einwendung: Die nächtlichen Zugbewegungen lt. Planfeststellungsbeschluss von 2005 sind nicht nach Lage bzw. Gleis festgelegt, insbesondere ist nicht klar, wieviel Fahrten nachts zu Gleis 1, also zu der potentiellen URD, zulässig sind.*

Der mit dieser Einwendung erhobene Befund ist für sich genommen zutreffend. Dies ist jedoch unschädlich. Der Schallschutzgutachter hat im Rahmen des Erörterungstermins schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt, dass bei der Lärmberechnung in Bezug auf die möglichen Kombinationen von Fahrten und Gleisen eine „worst-case-Betrachtung“ vorgenommen worden ist, so dass die Schallschutzberechnung auf der sicheren Seite liegt. Eine Ausdifferenzierung der Berechnung danach, welches Gleis zu welchem Zeitpunkt konkret genutzt wird, ist deshalb nicht erforderlich.

- *Einwendung: Die vorhandene Schallschutzwand aus Gabionen reflektiert den Straßenlärm.*

Die mit der Einwendung aufgeworfene Fragestellung ist nicht entscheidungserheblich, weil die genannte Lärmschutzwand auf Grund der bestandskräftigen Planfeststellung aus 2005 errichtet wurde und nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Unbeschadet dessen hat der Schallschutzgutachter im Rahmen des Erörterungstermins schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt, dass diese Wand beidseitig hochabsorbierend ist. Die unebene Oberfläche der Gabionen führt zu einer Streuung, wodurch Schallwellen eliminiert werden.

- *Einwendung: Die Frage nach der Höhe des Emissionsortes für die Motorengeräusche der Lokomotiven wird von den verschiedenen Schallschutzgutachten, die zwischenzeitlich für das Bahnbetriebswerk erstellt worden sind, unterschiedlich beantwortet. Während 2004 eine Höhe von 2 Metern angesetzt worden ist, ist es aktuell 1 Meter. Das ist ein „schön Rechnen“, u.a. weil sich die Höhe des Emissionsortes auf die Bodendämmung auswirkt (Mitteilung des LfU vom 20.11.2008).*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Zwar trifft es zu, dass sich die Höhe des Emissionsortes (Quellhöhe) – nicht zuletzt auch mit Blick auf die Höhe der vorgesehenen „niedrigen Lärmschutzwand“ – auf die Berechnung der Immissionswerte auswirkt. Auch richtig ist, dass das Büro UTP Umwelt-Technik und Planung GmbH im Rahmen seiner ursprünglichen Untersuchung vom 15.03.2004 für den Neubau des Betriebswerkes eine Quellhöhe von 2 Metern angesetzt hatte. Jedoch hat dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 bereits der Ansatz von 1 Meter zugrunde gelegen, weil das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) dem Büro UTP Umwelt-Technik und Planung GmbH unter dem 11.06.2004 empfohlen hatte, die Quellhöhe von ursprünglich 2 Metern auf 1 Meter zu reduzieren. Dies ergibt sich aus der gemäß Abschnitt II., Ziffer 8., 2. Spiegelstrich des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.02.2005 planfestgestellten Unterlage „Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung der Firma UTP, Schreiben vom 05.08.2004 Nr. 2037.5/2004 RT“. Es ist kein Grund erkennbar, aus welchem die damalige fachliche Empfehlung des LfU heute überholt sein sollte. Im Gegenteil haben im Nachgang des Erörterungstermins durchgeführte Recherchen ergeben, dass die im Betriebswerk Schwandorf gewarteten Triebwagen eine Bodenlänge von maximal 1,20 Metern aufweisen, so dass es plausibel erscheint, die Quellhöhe der im Unterflurbereich montierten Motoren weiterhin bei 1 Meter anzusetzen.

- *Einwendung: Die vorgenommenen Lärmschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend. Sie können z.B. insbesondere die sehr tiefrequenten Emissionen der Dieselmotoren und die mit dem Fahrbetrieb einhergehenden Erschütterungen der rollenden Züge auf dem sehr stark verfestigten Boden nicht dämmen. Es ist aus dem erstellten Lärmgutachten nicht ersichtlich, ob überhaupt und ggf. wie diese tiefen Frequenzen und Erschütterungen als Emissionen ausreichend berücksichtigt wurden. Zu den Wirkungen auf die betroffenen Menschen und die Umwelt fehlt zu diesen Immissionen jeglicher Sachvortrag. Gleiches gilt umgekehrt bezüglich der sehr hohen Frequenzen des äußerst störenden Kreisens der Reibgeräusche der Eisenräder, hauptsächlich der starrachsigen Antriebsmaschinen, die auf den Schienen gerade in den Sommermonaten, wo es sehr trocken ist, entstehen. Diese Immissionen sind (neben den äußerst lauten und aufschreckenden Lok Hörnern) die am schlimmsten, die in die Gesundheit der vielen betroffenen Menschen hier nachhaltig eingreifen. Leider ist es so, dass die Gleisschienenmieranlage offensichtlich nicht ständig betrieben wird oder auch nicht immer funktioniert, vielleicht gibt es nicht einmal vom Standortbetreiber eine Planstelle oder einen Verantwortlichen, der sich um Einhaltung der Funktion und der Lärmimmissionen dahingehend verantworten*

*muss. Es steht also zu vermuten, dass die möglichen Maßnahmen zur Lärmreduzierung zwar gegebenenfalls vorhanden sind, aber nicht benutzt werden in der Praxis, aus verschiedenen Gründen.*

Die mit diesen Einwendungen aufgeworfenen Fragestellungen sind nicht entscheidungserheblich, weil die Fahrbewegungen der Schienenfahrzeuge, auf deren Lärmauswirkungen sich die Einwendungen beziehen, nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind. Gegenstand ist allein die Erweiterung der Betriebszeiten der Hallen als solcher. An der Zahl und Art der zulässigen Fahrbewegungen ändert sich nichts. Die Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90) hinsichtlich der zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) maximal zulässigen Zugbewegungen sind in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss lediglich deklaratorisch aufgenommen worden.

- *Einwendung: Die Lok Hörer haben einen Schalldruckpegel, der weit über allem, was im täglichen Bereich bekannt ist oder zu hören wäre, hinausgehen. Zugleich haben sie auch ein besonders durchdringendes Geräusch, das den Menschen aufschrecken soll und aufschrecken muss, das ist ja auch Sinn dieser Hörer letztlich, wenn sie zur Gefahrenabwehr eingesetzt werden. Sie werden aber auch von den Maschinenführern betätigt, wenn sie vor verschlossenen Toren stehen, dies auch nachts. Wie oft (ständig) werden die meisten Anwohner in der Nacht aufgeschreckt, wenn um 3:00 Uhr oder um 4:00 Uhr jemand vor einem verschlossenen Tor steht und 5 oder 10 hintereinander hupt. Das ist nicht nur mehr einfache Ruhestörung, das ist auf Dauer Körperverletzung.*

Den Einwendungen wurde abgeholfen, soweit der Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses betroffen ist. Für die Zeiträume, die Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind, hat die Planfeststellungsbehörde geregelt, dass der „Typhon“-Einsatz ausschließlich zur Gefahrenabwehr zulässig ist. Der „Typhon“-Einsatz z.B. als Signal, die Tore zu öffnen, ist damit unzulässig. Hinsichtlich der schon bisher zulässigen Betriebszeiten gilt hinsichtlich des „Typhon“-Einsatzes im Übrigen, dass der „Typhon“ in Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht nicht mehr innerhalb des Betriebsgeländes, sondern erst im Bahnhof Schwandorf geprüft wird, um die Anwohner zu schonen.

- *Einwendung: Das Planfeststellungsverfahren ging mit seinen Empfehlungen oder das Lärmgutachten geht mit seinen Empfehlungen bislang immer davon aus, dass alles, was dort an Maßnahmen vorgeschlagen oder auferlegt ist, auch eingehalten wird. Dies ist mitnichten so. Auch wenn mit dem Vorstand der Länderbahn ein (dann zu verschiedenen Themen mehrere) Gespräche in den letzten Jahren geführt dahingehend und besprochen wurde, dass diese Missstände abgeschafft werden, treten sie dann regelmäßig nach einigen Monaten der Einhaltung wieder auf. Dies zeigt, dass die auf dem Papier stehenden Beschränkungen und Auflagen nicht viel wert sind und trotz Herangehen an den Standortbetreiber die Vorschriften und Auflagen immer wieder gebrochen werden, also offensichtlich nicht mit ausreichender Sicherheit einzuhalten gewährleistet werden können. Mit einer Festschreibung im Planfeststellungsverfahren insbesondere nun mit der Änderung wie beabsichtigt würde schon gar keine rechtliche Möglichkeit dann mehr bestehen, gegen die Immissionen und Emmissionen vorzugehen, und wenn die Auflagen auch nicht eingehalten werden fehlt ein Kontrollorgan. Und das wäre eine Katastrophe für alle Betroffenen, und das sind viele. Es zeigt sich insbesondere, dass der Standortbetreiber kein Interesse an Einhaltung schon der bisherigen Auflagen besitzt oder aber*

*die Auflagen im Gewerbebetrieb einfach nicht gewährleisten kann, da seit einigen Monaten ständig nachts, ständig samstags, ständig sonntags gearbeitet wird, obwohl dies eigentlich bislang nur in Ausnahmefällen zulässig sein sollte. Letztlich zählt natürlich nur, was tatsächlich passiert und nicht was theoretisch möglich wäre oder sein sollte, wie es das Gutachten beschreibt. Auch hierzu schweigt sich das Lärmgutachten aus, und auch im Planfeststellungsverfahren ist nichts vorgesehen, wie mit der Nichteinhaltung der Auflagen umgegangen werden muss bzw. ob es überhaupt eine Möglichkeit der Garantie der Einhaltung der Auflagen gibt, wie diese aussieht.*

Diesen Einwendungen, welche die Planfeststellungsbehörde als Forderung nach einer Überwachung betriebsbezogener Maßgaben interpretiert, wird Rechnung getragen. Auf die obigen Ausführungen zu dem Antrag, anzuordnen, dass das Bahnbetriebswerk Schwandorf am Ost- und Westtor durch Video überwacht wird, darf Bezug genommen werden.

- *Einwendung: Die Lärmmessungen, die zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurden, geben nicht die Werte wieder, die dem nun tatsächlich stattfindenden Praxisbetrieb entsprechen mit all den Fehlern und Nichteinhaltungen, die zwangsläufig im Betrieb entstehen. Es ist eine aktuelle Lärmmessung zu fordern, die im Praxisbetrieb erfolgt, mit den Fehlern und Unzulänglichkeiten, die im Praxisbetrieb entstehen. Die Lärmmessung muss für den Bürger transparent sein und begleitbar sein. Sie muss die Besonderheiten der besonders gesundheitsgefährdenden Immissionen wie das Kreischen der Schienen und das durchdringende Geräusch der Hörner berücksichtigen, sowie die tieffrequenten Geräusche und die Bodenerschütterungen. Die Messungen dürfen dem Standortbetreiber nicht bekannt sein, wann sie durchgeführt werden, da dann die Arbeiter die Vorschriften einhalten werden. Wenn die Messungen durchgeführt werden, wenn die Vorschriften dann eingehalten werden, sind sie wertlos und neu vorzunehmen, bis praxistaugliche wirkliche Werte und Feststellungen getroffen werden können. Diese Werte werden mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ergeben, dass die Immissionswerte überschritten sind und für die betroffenen Anwohner schon jetzt nicht mehr zumutbar sind. Erst Recht nicht mehr natürlich schlußfolgernd nach einer festgeschriebenen Ausweitung des Planfeststellungsverfahrens.*

Auch diesen Einwendungen wurde im Wesentlichen entsprochen, indem die Planfeststellungsbehörde die Durchführung einer neuerlichen Abnahmemessung angeordnet hat. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Durchführung der Abnahmemessung hält die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht für geboten. Die ordnungsgemäße Durchführung der Abnahmemessung wird dadurch sichergestellt, dass diese von einer nach § 26 BImSchG bekanntgegebenen Stelle durchzuführen ist und dass die Vergabe des Auftrags und die Details der Abnahmemessung mit der Regierung von Mittelfranken – Landes-eisenbahnaufsicht – abzustimmen sind.

- *Einwendung: Das Lärmgutachten vom 26.6.2014 sagt fehlerhaft, dass die Standortentwicklung mit den Schienenverkehrswegen im Vergleich zum Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle spielen würde. Dies ist deswegen eine denklogische fehlerhafte Annahme, da der Verkehrslärm weitestgehend gleichbleibende Immissionen in einem mittleren Frequenzspektrum ausgibt, der Lärm durch die Standortentwicklung der Länderbahn mit den extrem tiefen und den extrem hohen Frequenzen oder den Signalhörnern hierzu in der Art des Empfindens im menschlichen Gehör gänzlich abweicht, somit eine ganz eigene erhebliche Störung darstellt, die zusätzlich (!) zum ohnehin bereits gestiegenen Lärm im Verkehrsaufkommen zu sehen ist, was zu vermeiden ist, da es um betriebliche (gewinnorientierte), dem Gemeinwohl nachstehende Belan-*

*ge der Länderbahn geht. Insbesondere die Ausweitung der Lärmimmissionen auf die gerade in Bayern traditionsreichen Ruhephasen Sonntag und Samstag und Feiertags (!) ist nicht hinzunehmen. Mit der Ausweitung des Planfeststellungsverfahrens darf die Länderbahn dann auch noch an Heilig Abend nachts um 3:00 Uhr hupen. Na Prost Mahlzeit*

Die mit der Einwendung aufgeworfene Frage ist nicht entscheidungserheblich, weil es – wie ausführlich bereits ausgeführt wurde – in vorliegendem Fall auf die Einhaltung der IRWA unter Zugrundelegung der TA-Lärm ankommt, nicht auf den (nach der 16. BImSchV zu beurteilenden) Verkehrslärm.

- *Einwendung: Was im Gutachten gemeint ist mit einer derzeitigen Vorbelastung durch weitere Gewerbezellen des Bebauungsplanes Gleisdreieck, ist nicht so ganz nachzuvollziehen, da hiervon keine Immissionen bislang zu spüren sind und hoffentlich derart wie von der Länderbahn auch nicht erwartet werden können.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie bereits ausgeführt, kommen dem Bahnbetriebswerk auf Grund der vorgenommenen Lärmkontingentierung nur Immissionsrichtwertanteile zu. Dies gilt unabhängig davon, ob die anderen Betrieben zukommenden Anteile derzeit ausgeschöpft werden oder nicht.

- *Einwendung: Man muss sehen und im Auge behalten, dass Punkte im Lärmgutachten genannt wie Anfahrten und Abfahrten von Pkws der Mitarbeiter oder von LKWs zur Anlieferung, überhaupt nicht Thema hier dieser Einwendung sein müssen, davon ist wirklich nicht(s) (viel) zu hören bzw. zu spüren. Davon wäre wahrscheinlich auch nichts ohne die Lärmschutzwand zu spüren, das sind Lächerlichkeiten an Auswirkungen im Vergleich zu den emittierenden Geräuschen der Schienen, Loks und Züge. Man muss auch sehen, dass z.B. die zur Berufsschule hin gelegene Gleisführung zwar vorbeifahrende Züge mit Lärmemissionen gibt, diese sind aber regelmäßig, gleich bleibend und damit vorhersehbar, womit der menschliche Organismus sich darauf einstellen kann. Man kennt dies von Anwohnern von Bahnstrecken, die sagen, jetzt kommt der soundsoviel Uhr Zug, und man gewöhnt sich im Laufe der Jahre dran. Wenn dann eine Umstellung der Fahrplanzeiten erfolgt, ist es eine vorübergehende besondere Belastung. Hier bei der Länderbahn kann man sich aber überhaupt nicht daran gewöhnen, da es zu völlig unterschiedlichen Zeiten und völlig unterschiedlicher Häufigkeit zu den Immissionen kommt. Dies ist eine besondere Belastung, die ebenfalls bislang nirgends Berücksichtigung gefunden hat.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde soll mit der Einwendung das Berechnungssystem der TA-Lärm kritisiert werden, soweit es auf die Bildung von Mittelungspegeln abstellt. In dessen sieht sich die Planfeststellungsbehörde an die Vorgaben und Berechnungsmethoden der TA-Lärm gebunden. Ihr kommt eine normkonkretisierende Wirkung mit der Folge zu, dass sie regelmäßig auch für die Verwaltungsgerichte verbindlich und von diesen wie eine Rechtsnorm auszulegen ist (BVerwGE 107,338, 340 f.; 110,216,218).

- *Einwendung: Was nun die emittierenden Geräusche der Werkhalle selbst betrifft (bzw. der Arbeiten darin), zeigt sich hier ein deutlich unterschiedliches Bild entlang der Lärmschutzwand. Einige Anwohner, die ihre Schlaf- und Ruhestätten auf Höhe über der Lärmschutzwand haben, berichten davon, dass sie sogar hören, wenn sich Mitarbeiter nachts vor dem Tor unterhalten, da dies über die Lärmschutzwand getragen wird und offensichtlich noch durch die Gebäulichkeiten ungünstig reflektiert und verstärkt wird. Was dann an Lärmentwicklung in der Nacht für diese Anwohner vorhanden ist, wenn im Sommer Tore*



*offen gelassen werden, oder die Waschanlage betätigt wird, ist vorstellbar. Natürlich wird dort auch bei der Länderbahn durch die Arbeiter aufgrund der Hitze ein Tor offen gelassen (auch wenn man das nicht darf), und die Anwohner wollen auch die Fenster offen lassen oder müssen es, werden aber dann vom Gewerbebetrieb in der Nacht in den Ruhe- und Erholungsphasen gestört. Nachvollziehbar vielleicht noch dahingehend was die Hitze betrifft aber nicht hinnehmbar.*

Der Einwendung wurde weitgehend entsprochen, indem festgesetzt wurde, dass zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) alle Tore der Werkhalle sowie die Oberlichter der Hallen geschlossen zu halten sind. Hiervon abweichend darf das Osttor 1 während des Betriebs der Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) geöffnet bleiben, wenn und solange das bearbeitete Fahrzeug in Abhängigkeit von dem Arbeitsfortschritt nicht vollständig in die Halle eingefahren werden kann; trennbare Fahrzeuge sind getrennt voneinander in der Unterflurradsatzdrehmaschine (URD) zu bearbeiten. Außerdem wurde für die sog. „Ruhezeiten“ tagsüber u.a. festgesetzt, dass das Westtor 1 der Werkstatthalle geschlossen zu halten ist.

- *Einwendung: Es wurde nun gesprochen, dass eine Erhöhung der Lärmschutzwand „unverhältnismäßig“ sei. Konkret begründet wurde dies im Gutachten nicht. Offensichtlich zählt die Gesundheit und Arbeitskraft der Anwohner wenig bis nichts im Vergleich zu Gewinnorientierung des Standortbetreibers. Eine Erhöhung der Lärmschutzwand wird für all diejenigen Anwohner, die mit unterschrieben haben, Sinn machen, die eben über der Lärmschutzwand ihre Ruhe- und Erholungsphasen haben müssen. Diese können derzeit wie uns berichtet sogar hören, wenn die Züge nachts gewaschen werden, wenn der Schlauch aufgedreht wird, et cetera. Dahingehend ist das ursprünglich gefertigte Lärmgutachten im anfänglichen Planfeststellungsverfahren noch unzureichend und damit fehlerhaft, aber auch das neuerliche Lärmgutachten geht nicht darauf ein und ist damit unzureichend und fehlerhaft, da es offensichtlich nicht alle relevanten Immissionsorte aufnahm.*

Der Forderung auf Festsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen wurde in dem tenorierten Umfang entsprochen. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Für die Anordnung weiter gehender baulicher Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ist kein Raum, weil die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten auch ohne weitere Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden können und sich der emittierende Mehrlärm auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) auswirkt.

- *Einwendung: Die errichtete Lärmschutzwand hält nun mittlere, "normale" Frequenzen wie das Anfahren und Abfahren von Pkws und LKWs, das Öffnen und Schließen von Toren oder das Betreiben von Maschinen der Waschanlage et cetera wohl weitestgehend ab. Die hier durch den Standortbetreiber besonders verursachten Geräusche, die tieffrequenten und hochfrequenten Geräusche wie dargestellt, aber auch die extremen Geräusche wie Zischlaute der Druckluftablassung der Züge, kann die Lärmschutzwand bislang nur sehr bedingt und damit unzureichend für die Anwohner mindern.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die mit dieser Einwendung aufgeworfenen Fragestellungen sind nicht entscheidungserheblich, weil die Fahrbewegungen der Schienenfahrzeuge und deren Begleitgeräusche, auf deren Lärmauswirkungen sich die Einwendungen beziehen, nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind. Gegenstand ist allein die Erweiterung der Betriebszeiten der Hallen als solcher. An der Zahl und Art der zu-

lässigen Fahrbewegungen ändert sich nichts. Die Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90) hinsichtlich der zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) maximal zulässigen Zugbewegungen sind in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss lediglich deklaratorisch aufgenommen worden. Auch die Bauart der bereits bestehenden großen Lärmschutzwand ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

- *Einwendung: Gleichzeitig brachte die Lärmschutzwand auf der anwohnerseitigen Straße eine Erhöhung des Lärmpegels des Straßenverkehrs durch rückreflektierenden Schall. Dahingehend muss man den Standortbetreiber auch als Verursacher, als Emittenten der Erhöhung des vorhandenen Schalls des Straßenlärms sehen und berücksichtigen, was bislang ebenfalls im Planfeststellungsverfahren und Lärmgutachten nicht berücksichtigt wurde.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die mit der Einwendung aufgeworfene Fragestellung ist nicht entscheidungserheblich, weil die genannte Lärmschutzwand auf Grund der bestandskräftigen Planfeststellung aus 2005 errichtet wurde und nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Unbeschadet dessen hat der Schallschutzgutachter im Rahmen des Erörterungstermins schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt, dass diese Wand beidseitig hochabsorbierend ist. Die unebene Oberfläche der Gabionen führt zu einer Streuung, wodurch Schallwellen eliminiert werden.

- *Einwendung: Eben auch die Anwohner Kreuzbergviertel und Umgebung, damit eine erhebliche Anzahl von Bewohnern der Stadt Schwandorf, sind durch den Betrieb der Länderbahn belastet, wie dem Unterzeichnenden durchgängig berichtet wird. Denn auch auf der anderen Seite, der Seite der Länderbahn, wird der Schall zusätzlich nach oben Hang aufwärts getragen, hier findet sich dann keine Lärmschutzmaßnahme wie eine Lärmschutzwand mehr, und bei bestimmter Windrichtung kommt es auch zu erheblichen Lärmimmissionen über weite Strecken.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die dem Bahnbetriebswerk in Schwandorf zukommenden IRWA, die den Maßstab für die schallschutzrechtliche Beurteilung des vorliegenden Vorhabens bilden, sind von der Regierung der Oberpfalz ermittelt und mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 verbindlich für eine Reihe von Immissionsorten festgesetzt worden. Die Lage dieser Immissionsorte IO 1a bis IO 9 ergibt sich aus der oben zitierten Tabelle. Mit der planfestgestellten schalltechnischen Untersuchung vom 15.09.2017 (Nummer 4 953.3/2017 – TM) sind die Beurteilungspegel für sämtliche dieser Immissionsorte mit dem Ergebnis ermittelt worden, dass die für diese Immissionsorte jeweils festgesetzten IRWA unter Zugrundelegung der tenorierten Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden. Die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es sich bei den definierten IO 1a bis IO 9 um repräsentative Immissionsorte handelt, d.h., dass bei Einhaltung der für diese Immissionsorte definierten IRWA auch an allen anderen Immissionsorten die Immissionsrichtwerte (IRW) eingehalten werden. Dies gilt auch für die von der Einwendung in Bezug genommenen Anwesen im Kreuzbergviertel und Umgebung.

- *Einwendung: Die nun offensichtlich geplanten neuen Maßnahmen des Ersatzes eines Dieselstaplers durch einen Elektrostapler (ohne Nachbetrieb?), Beachtung der Ruhezeiten für Wohngebiet und Krankenhaus (? was heißt "Beachtung?", wieder ohne Kontrolle ?, wieso wird es nicht schon heute beachtet?). Kompensierung offen stehendes Tor (was heißt Kompensierung kon-*

*kret?), Kontrolle der Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe (was heißt das konkret?), sind natürlich zu erwähnen, wenn dies dann auch in die Praxis umgesetzt wird, und eingehalten wird, was zu bezweifeln ist aufgrund der bisherigen Entwicklung. Diese Maßnahmen sollten selbstverständlich bereits heute umgesetzt aber auch kontrolliert werden, da die Immissionen wie dargestellt derzeit bereits weit aus zu hoch sind.*

Der Einwendung, die wiederum auf die Überwachung der betriebsbezogenen Schallschutzmaßnahmen abzielt, wird entsprochen. Auf die obigen Ausführungen zu dem Antrag, anzuordnen, dass das Bahnbetriebswerk Schwandorf am Ost- und Westtor durch Video überwacht wird, darf Bezug genommen werden.

- *Einwendung: Diese Maßnahmen können aber sicher nicht verhindern, dass bei einer geplanten 7 X 24 Stunden Betriebszeit gerade in den so wichtigen Ruhezeiten und Erholungsphasen der Menschen zusätzliche Lärmemissionen entstehen, die dann das erträgliche Maß, das bereits jetzt überschritten ist, mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit noch weiter überschreiten werden, womit die geplanten Maßnahmen als nicht zulässig offensichtlich werden.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der auf der hier planfestgestellten Erweiterung der Betriebszeiten beruhenden Mehrlärm wirkt sich auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) aus, liegt damit weit unter der Hörbarkeitsschwelle und ist als gering einzuschätzen.

- *Einwendung: Aus dem Gutachten ist nun noch zu entnehmen, dass insbesondere nicht realisierbar sei, das eine Rangierlok, die mit die größte Lärmimmission bedeutet, nachts nicht mehr fährt. Das ist eine der wichtigsten Maßnahmen (bis sich der Standortbetreiber vielleicht entschließen will, einen besser geeigneten Standort zu finden), dass die Züge nachts nicht mehr fahren und damit sich die Arbeiten beschränken auf Arbeiten in der Halle bei geschlossenen Toren. Das sollte dem Standortbetreiber planerisch möglich sein, auch wenn dies Einschränkungen in der Gewinnoptimierung bedeutet, was dem Gemeinwohl hintanstellen muss. Dies soll als Auflage gegeben werden, was im Planfeststellungsverfahren bislang noch nicht als Möglichkeit nachvollziehbar erklärt dargestellt wurde. Kommt es zu keinem Rumpeln, zu keinem Kreischen der Schienen, zu keinem Hupen der Hörner, keine offenen Tore mehr, da die Züge nachts nicht mehr fahren, haben sich die besonders gesundheitsschädlichen Immissionen idealerweise erledigt und die Einhaltung der Auflagen sind damit weitestgehend automatisch gewährleistet, ohne dass ein Kontrollorgan für die übrigen Punkte zur Einhaltung unbedingt mehr gefordert werden muss. D.h., wenn die Länderbahn nachts »arbeiten« will, aber alle Vorschriften einhält und die Tore geschlossen hält, und nur innerhalb der Halle Arbeiten vorgenommen werden, die auch heute außerhalb nicht als über die Grenzwerte gehend wahrnehmbar sind, ist ja nichts dagegen einzuwenden.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die mit ihr Einwendung aufgeworfenen Fragestellungen sind hier nicht entscheidungserheblich, weil die Fahrbewegungen der Schienenfahrzeuge und deren Begleitgeräusche, auf deren Lärmauswirkungen sich die Einwendungen beziehen, nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind. Gegenstand ist allein die Erweiterung der Betriebszeiten der Hallen als solcher. An der Zahl und Art der zulässigen Fahrbewegungen ändert sich nichts. Die Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung der Oberpfalz vom 01.02.2005 (Az. 301.1-3547-SAD 90) hinsichtlich der zur Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) sowie an Sonn- und Feiertagen (ganztags) maximal zulässigen Zugbewegungen sind in dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss lediglich deklaratorisch aufgenommen worden.

- *Einwendung: Weiter ist grundlegend zu fragen, wie die Messungen zur TA Lärm für die Seiten Bl. 5 ff. geführt wurden, es ist nicht ersichtlich, dass eine ausreichende Unterscheidung im Frequenzbereich vorgenommen wurde, denn bestimmte Töne sind wie dargestellt weitaus störender als andere. Messungen in rein dB(A) halten wir hier bei diesen Immissionen für unzureichend und beanstanden dies hiermit ausdrücklich.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Soweit mit der Einwendung das Berechnungssystem der TA-Lärm kritisiert werden soll, gilt, dass sich die Planfeststellungsbehörde an die Vorgaben und Berechnungsmethoden der TA-Lärm gebunden sieht. Der TA-Lärm kommt eine normkonkretisierende Wirkung mit der Folge zu, dass sie regelmäßig auch für die Verwaltungsgerichte verbindlich und von diesen wie eine Rechtsnorm auszulegen ist (BVerwGE 107,338, 340 f.; 110,216,218). Soweit es um die konkret von dem Gutachter durchgeführten Rechenläufe geht, hat dieser im Rahmen des Erörterungstermins schlüssig und nachvollziehbar erläutert, dass die im konkreten Fall eingesetzte Software jede einzelne Frequenz des Emissionsbandes durchgerechnet habe.

- *Einwendung: Wenn die Betriebszeiten Einschränkung damit aus Sicht des Gutachtens für die Werkstatt, die bisher von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr galt, in der Nebenbestimmung 2.6 des Planfeststellungsbeschlusses damit aus Immissionsschutzfachlicher Sicht aufhebbar sein soll, stellen sich praktisch rein menschlich gesehen abschließend die Fragen, ob man es als normal in einem Wohngebiet für Anwohner bezeichnen kann, dass nachts um 1:00 Uhr Züge vor verschlossenen Toren mit laufenden Motoren stehen, dass Züge mit Signalhörnern nachts um 2:00 Uhr die Leute aus dem Schlaf reißen. Ob man es in einem Wohngebiet als normal bezeichnen muss, dass aus Gründen der Gewinnoptimierung nachts um 3:00 Uhr, um 3:30 Uhr, um 4:00 Uhr, Arbeiten vorgenommen werden müssen, zu Zeiten, in denen einmal kein Straßenlärm vorhanden ist, in den für die ohnehin bereits heutzutage genug belasteten Menschen extrem wichtigen Nachtruhezeiten und Erholungsphasen, die nun auch noch gebrochen werden sollen?! Das Gutachten hat diese Dinge offensichtlich in keiner Weise berücksichtigt und ist dahingehend unzulänglich.*

Mit der Einwendung wird sinngemäß die grundsätzliche Frage aufgeworfen, ob in (allgemeinen) Wohngebieten nachts Betriebslärm in einem gewissen Umfang hinzunehmen ist. Diese Frage muss mit Blick auf die Regularien der TA-Lärm bejaht werden. Fachrechtlich sieht sich die Planfeststellungsbehörde an die Vorgaben und Berechnungsmethoden der TA-Lärm gebunden. Ihr kommt eine normkonkretisierende Wirkung mit der Folge zu, dass sie regelmäßig auch für die Verwaltungsgerichte verbindlich und von diesen wie eine Rechtsnorm auszulegen ist (BVerwGE 107,338, 340 f.; 110,216,218). Auch im Wege der planfeststellungsrechtlichen Abwägung (siehe dazu unten) kommt die Planfeststellungsbehörde hier nicht zu dem Schluss, dass sich die grundsätzliche normative Aussage, auch nachts sei Betriebslärm in einem gewissen Umfang den Anwohnerinnen und Anwohnern zumutbar, ausnahmsweise überwinden ließe. Dies deshalb nicht, weil auf der einen Seite die mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 festgelegten Immissionsrichtwertanteile (IRWA) an allen Immissionsorten eingehalten werden können und sich der emittierende Mehrlärm auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von nur deutlich unter 1 dB(A) auswirkt. Und weil auf der anderen Seite keineswegs nur privatwirtschaftliche Interessen, sondern auch gewichtige Gründe des Gemeinwohls für die planfestgestellte Erweiterung der Betriebszeiten streiten (siehe dazu die Ausführungen zur Planrechtfertigung oben).

- Einwendung: Wenn das Gutachten davon ausgeht, dass nur Werkstattbetrieb stattfindet mit geschlossenen Toren, so mag dies aus immissionsschutzfachlicher Sicht keine großen Auswirkungen auf die Anwohner besitzen. Aber offensichtlich ist an den Werkstattbetrieb in der Halle das »Davor« noch bislang gebunden.

Die Planfeststellungsbehörde deutet die Einwendung dahin, dass mit ihr das Verbot begehrt wird, Wartungs- und Reparaturarbeiten außerhalb der Halle durchzuführen. Der Einwendung wurde durch die tenorierte Maßgabe abgeholfen, dass sämtliche Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Fahrzeugen in den hier verfahrensgegenständlichen Zeiten innerhalb der Werkhalle auszuführen sind.

- Einwendung: Und abschließend noch zur Vorstellung und Nachvollziehbarkeit der Belange der Betroffenen: Stellt man sich vor, dass man vor der Wohnung oder dem Haus eines Länderbahnmitarbeiters, in dem er mit seiner Familie, seinen Kindern, älteren Menschen oder kranken Menschen wohnt, egal ob eines Arbeiters oder eines Vorstandes, oder vor dem Haus eines Ingenieurs oder Gutachters, nachts stehen würde, mehrmals mit einem Signalhorn, oder einer Druckfanfare von den Fußballspielen bekannt, hupen würde, wenn man dort ungewöhnliche kreischende Geräusche aus Metall machen würde, wenn man dort schwere Dieselmotoren mit tiefen Vibrationen starten würde, zu unregelmäßigen Zeiten, immer wieder in den Nacht- und Ruhephasen, dadurch diese (zer)stört, was würden diese Menschen tun? Würden diese Menschen sich diese Geräusche gefallen lassen? Würden sie etwas gegen diese Geräusche unternehmen müssen? Sollen sich hier alle angrenzenden Betroffenen und Anwohner und alle Bürger im Wohngebiet und Krankenhaus sich das gefallen lassen? Kann sich der Standortbetreiber und die bisherige Begutachtung das überhaupt ansatzweise praktisch vorstellen, was das bedeutet? Bislang findet man Hinweise darauf nicht in den erstellten Gutachten. Man erhielt bislang außerhalb der Formalitäten Beschwichtigungen und Versprechungen, die nicht eingehalten wurden. Müsste man nicht einfach einmal den Arbeitern und dem Vorstand und den Gutachtern nur für ein paar Tage diese Immissionen insbesondere nachts zumuten - sie würden sofort die Polizei rufen wegen Ruhestörung. Gleichzeitig soll hier Weiteres genehmigt werden, obwohl das Bisherige schon nicht mehr tragbar ist? Überlegen Sie dies bitte, hören Sie sich bitte die betroffenen Bürger an, diese sind Zeugen der Umstände. Danach sollte klarwerden, dass dem Erweiterungsantrag nicht zugestimmt werden kann, sondern dass auch die bereits jetzt bestehenden Umstände auf längere Sicht gesehen dringend limitiert werden müssen, wenn sie schon nicht kontrolliert werden. Alle hier unterzeichnenden Bürger und Betroffenen halten die beschriebenen Umstände, die in den letzten Monaten stark zugenommen haben, offenbar, da der Standortbetreiber denkt, er habe die Genehmigung bereits jetzt erhalten, für nicht mehr tragbar.

Die Planfeststellungsbehörde verzichtet auf eine Beantwortung dieser rhetorischen Fragen und Feststellungen im Einzelnen und verweist auf die Begründung dieses Planfeststellungsbeschlusses insgesamt.

- Einwendung: Wir fordern das Versagen der Ausweitung der Betriebszeiten auf Nacht-, Wochenend- und Feiertagszeiten auf Dauer. Wir fordern eine baldige Reduzierung der Immissionen und eine konsequente Überprüfung und Einhaltung der ansonsten nur theoretisch gegebenen bestehenden Auflagen. Wir fordern eine generelle völlige Einschränkung des Zugbetriebes in der Nacht. Die Anwohner wohnen hier bereits seit Jahrzehnten, die Länderbahn wurde erst 2004 vom Standortbetreiber bewusst dorthin geplant, wo sie jetzt steht, man hätte sicherlich auch einen besser geeigneten Standort finden können. Dafür

*dürfen jetzt die Bürgerinnen und Bürger nicht bestraft werden. Das ist auch eine Länderbahn als Arbeitgeber nicht wert. Wir hoffen und gehen davon aus, dass Sie die berechtigten Belange sehen, eine entsprechende Anhörung und Bürgerbeteiligung vornehmen werden, die Einhaltung der Werte, die derzeit gebrochen werden, kontrollieren, die angesprochenen Umstände und Belange, die bislang nicht berücksichtigt wurden, in das Verfahren einfließen lassen und gegenüber der Länderbahn einfordern werden.*

Der Forderung, den Antrag auf Ausweitung der Betriebszeiten vollständig abzulehnen, war aus den Gründen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht zu entsprechen. Zur Frage der Maßgabenüberwachung und der Fahrzeugbewegungen in der Nacht wird auf das bisher Gesagte Bezug genommen. Die berechtigten Belange der Anwohnerinnen und Anwohner wurden in mannigfaltiger Weise durch Nachermittlungen und Maßgaben berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt, ein ordnungsgemäßes Anhörungsverfahren einschließlich eines Erörterungstermins wurde durchgeführt.

*Einwendung: Eine Reihe von Einwanderinnen und Einwendern klagten über den Lärm, der schon bislang insbesondere durch Rangierbewegungen entsteht. So sei der Rangierlärm nachts von 00:00 – 02:00 Uhr unerträglich, er sei mit Quietschen, Hupen, und Druckluftgeräuschen verbunden, die Fenster müssten immer geschlossen bleiben, Unterhaltungen bei offenen Fenstern seien nicht möglich. Selbst bei geschlossenen Fenstern sei aber die Lärmbelastung noch vorhanden. Zudem wird über Lärm und Abgase durch mit laufendem Motor bis zu 15 Minuten lang wartende Züge geklagt, auch nach 22 Uhr liefen Dieselloks, teilweise stundenlang. Diese Belastungen führten zu Schlafstörungen und zu Gesundheitsstörungen, insbesondere auch bei Kindern und Kranken, beispielsweise Spannungskopfschmerzen und Migräne, Schnupfen, Unkonzentriertheit, Atemprobleme, hoher Blutdruck. Die Gartenutzung sei eingeschränkt, es entstehe Stress auch für Haustiere. Außerdem sei eine Minderung der Wohnqualität und eine Wertminderung von Immobilien die Folge. Eine zusätzliche Erhöhung der Arbeitsstunden für die Werkshalle werde die Einfahrten wartender Züge erhöhen.*

Diese Einwendungen gehen in vorliegendem Verfahren ins Leere, soweit sie den bisher schon genehmigten Betrieb einschließlich der bestandskräftig genehmigten Zugbewegungen (nachts sowie Sonn- und Feiertags) und damit Emissionsquellen betreffen, die nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung sind. Die vorliegende Planfeststellung betrifft nur die Ausweitung der Betriebszeiten innerhalb der Betriebswerkstatt, während sich Zahl und Umfang der zulässigen Zugbewegungen außerhalb der Werkhallen (nachts sowie Sonn- und Feiertags) und auch die Werkstatttätigkeiten außerhalb der hier betrachteten Zeiträume nicht ändern.

Auch eine Erhöhung der zulässigen „Einfahrten wartender Züge“ (nachts sowie Sonn- und Feiertags), wie sie einwenderseitig befürchtet wird, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die Zahl und der Umfang der zulässigen Zugbewegungen sind bereits mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss der Regierung der Oberpfalz aus 2005 festgelegt und werden hier nur deklaratorisch in den Tenor übernommen. Zwar mag es zutreffen, dass sich die Zahl der Zugbewegungen nachts und an Sonn- und Feiertagen durch die Erweiterung der Betriebszeiten de facto erhöhen wird, weil die Grenze des Zulässigen sicherlich bislang von der Vorhabensträgerin noch nicht ausgeschöpft worden ist. Dies ändert jedoch nichts daran, dass über die Zulässigkeit dieser Zugbewegungen bereits bestandskräftig entschieden wurde und dass durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss diesbezüglich keinerlei rechtsgestaltende Regelungen getroffen werden.

Dessen ungeachtet ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass in den für das vorliegende Planfeststellungsverfahren ermittelten Beurteilungspegeln natürlich die Lärmbeiträge der zulässigen Zugsbewegungen mit eingerechnet sind und die jeweiligen IRWA eingehalten, teilweise auch unterschritten werden.

- *Einwendung: Durch die Errichtung der Lärmschutzwände wird bei der Anlieferfläche des Silos jetzt praktisch der Lärm gebündelt und kann nicht mehr frei in den Raum abstrahlen. Die Anlieferungen und Abholungen durch große LKW's sind nun wesentlich lauter zu hören als vorher. Beim Getreidesilo in Schwandorf handelt es sich auf Grund der Größe und der Anlieferungen außerhalb der Erntezeit nicht um einen landwirtschaftlichen, sondern um einen gewerblichen Betrieb. Ich bitte zu überprüfen wie diese Tatsache berücksichtigt wurde.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Weder sind die Lärmauswirkungen des Getreidesilos als solchem, noch die Auswirkungen der bestandskräftig planfestgestellten Lärmschutzwände sind Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

#### Stellungnahme der Stadt Schwandorf zum Lärmschutz

Die Stadt Schwandorf hat auf Grundlage einer fachlichen Stellungnahme der Planungsgemeinschaft Pressler&Geiler verschiedene Forderungen aufgestellt und Fragen aufgeworfen, die im Folgenden behandelt werden:

- *Klärung der zulässigen Immissionsrichtwertanteile für das Betriebsgelände der Länderbahn*

Dieser Forderung wurde Rechnung getragen. Die Planfeststellungsbehörde hat festgestellt, dass die dem Bahnbetriebswerk in Schwandorf zukommenden IRWA aus dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 01.02.2005 verbindlich sind. Dass diese Werte teilweise von den Tabellenwerten des Bebauungsplanes „Gleisdreieck“ der Stadt Schwandorf abweichen, ist unbeachtlich, weil die Abweichungen nach den Angaben der Stadt auf einem Redaktionsversehen beruhen; beabsichtigt war, die in der Planfeststellung festgesetzten IRWA nachrichtlich zu übernehmen.

- *Klärung der im UTP Gutachten angeführten Flächen der Länderbahn, die bei dem Gutachten der LGA zum Bebauungsplan „Gleisdreieck“ nicht berücksichtigt werden*

Dieser Forderung wurde nicht Rechnung getragen, weil die aufgeworfene Frage für die Ermittlung der in vorliegendem Verfahren entscheidungserheblichen Tatsachen unerheblich ist. Die erwähnten Flächen haben bei der Ermittlung der IRWA eine Rolle gespielt. Da die IRWA aber durch den Planfeststellungsbeschluss von 2005 vorgegeben sind, spielt die Frage für die lärmschutztechnischen Berechnungen in vorliegendem Verfahren keine Rolle mehr.

- *Berücksichtigung der höheren Beurteilungspegel (aus dem UTP Gutachten zum Verkehrskonzept) durch den Parkplatz der Berufsfachschule*

Auch dieser Forderung wurde nicht Rechnung getragen, weil auch diese Frage für die Ermittlung der in vorliegendem Verfahren entscheidungserheblichen Tatsachen unerheblich ist. Auch der Parkplatz der Berufsfachschule hat bei der Ermittlung der Lärmkontingente und der IRWA eine Rolle gespielt, nicht jedoch

bei der inmitten stehenden Begutachtung, weil die IRWA durch den Planfeststellungsbeschluss von 2005 vorgegeben sind.

- *Neuberechnung der Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten und Neubewertung der Ergebnisse*

Dieser Forderung wurde umfassend entsprochen. Die Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträgerin die Vorlage einer überarbeiteten schallschutztechnischen Untersuchung aufgegeben, die sämtliche Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses vom 01.02.2005 beachtet, also auch die Einhaltung der darin festgelegten Immissionsrichtwertanteile an allen im Planfeststellungsbeschluss benannten Immissionsorten. Außerdem hat sie die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass die Einhaltung der Immissionsrichtwertanteile für den gesamten Tagzeitraum gemäß TA Lärm (06.00 – 22.00 Uhr) und für die Nachtzeit nachzuweisen sei, dass bei der Beurteilung des Tagzeitraumes an Werktagen die Zuschläge für Tagzeiten mit erhöhter Empfindlichkeit gemäß Ziff. 6.5 TA Lärm zu berücksichtigen seien, dass die Nachtrichtwerte auch für eventuelle Arbeiten an Sonn- und Feiertagen gelten und dass die schalltechnische Untersuchung auch die Gleis (-verlängerungen) etc. einbeziehen müsse, die zwar planfestgestellt, aber noch nicht gebaut worden seien. Die Vorhabensträgerin hat daraufhin die „Schalltechnische Untersuchung zur Betriebszeitenerweiterung der Werkstatthalle am Betriebsstandort Schwandorf, im Bebauungsplan Nr. 61 „Gleisdreieck“ in der Großen Kreisstadt Schwandorf, Landkreis Schwandorf“, Nr. 4953.3/2017-TM vom 15.09.2017 vorgelegt, die Grundlage des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist und ihrerseits planfestgestellt wurde.

#### 2.3.5.2 Erschütterungen

Verschiedentlich ist einwenderseitig die Frage nach vorhabensbedingten Erschütterungen aufgeworfen worden. Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass Erschütterungen, die auf Grund des Gebots umfassender Problembewältigung in vorliegendem Planfeststellungsverfahren zu bewältigen wären, durch die vorliegend genehmigte Betriebszeitenerweiterung offensichtlich nicht verursacht werden. Zwar mögen Erschütterungen durch Zugbewegungen verursacht werden, eine Erhöhung der zulässigen Zugbewegungen ist aber nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung; auf die obigen Ausführungen zum Lärmschutz wird Bezug genommen. Durch die verfahrensgegenständlichen Arbeiten innerhalb der Hallen selbst werden offensichtlich keine nennenswerten Erschütterungen verursacht. Innerhalb der Hallen werden leichte Instandsetzungsarbeiten (z.B. An- und Abbau von Teilen, Spannungsprüfungen, Reinigungen) ausgeführt, zusätzlich ggf. Einsatz der URD. Schwere Instandsetzungsmaschinen, wie beispielsweise Stanzen oder Maschinenhämmer (mechanisierte Schmiedehämmer), kommen nicht zum Einsatz, allenfalls handgeführte Hämmer, die zwar Lärm verursachen, nicht jedoch Erschütterungen, die sich auf Nachbargrundstücke übertragen könnten.

#### 2.3.5.3 Lufthygiene / Feinstaub

Einwenderseitig wurde verschiedentlich kritisiert, dass in vorliegendem Verfahren keine Gutachten zur Lufthygiene einschl. Feinstaubbelastung eingeholt worden sind. Feinstaub entstehe durch den Betrieb der Länderbahn, der stark frequentierten Staatsstraße 2145 und des von 3 Seiten vom Betriebsgelände der Länderbahn eingeschlossenen Getreidesilos. Feinstaub belastet die Gesundheit erheblich. Die Feinstaubbelastung werde durch eine Erhöhung der Betriebszeiten ebenfalls erhöht, durch Steigerung der Befahrung und wegen der teilweise geöffneten Werkstore. Schadstoffe beim Betrieb der URD könnten bei geöffneten Toren ungefiltert ins Freie treten.



Auch liege kein Gutachten über Feinstäube aus dem Betrieb des Getreidesilos vor. Das Getreidesilo besitze keine Einhausungen, das Getreide werde vom Anhänger der Laster in eine Grube geschüttet, bei Abholung des Getreides riesele es frei aus einer Leitung in den Anhänger, die Lüftung bewirke bei längerer Trockenheit massive Ablagerungen auf dem Dach. Da die Wackersdorfer Straße wegen Feinstaubproblemen verkehrsberuhigt werden solle und auf Grund von Änderungen von Vorfahrtsregelungen, fließe jetzt sehr viel mehr Verkehr, auch LKW's, über die Steinberger Straße. Dazu kämen noch die Laufzeiten der Dieselloks und der Abrieb aus der Werkshalle bei offenen Toren.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass auch Belange der Luftreinhaltung von dem Vorhaben nicht betroffen sind. Zwar war in Schwandorf wegen der PM10-Belastung ein Luftreinhalteplan zu erstellen, der noch nicht vollständig umgesetzt ist, so dass jede Zunahme von Feinstaubbelastungen (Schwerpunkt Dieseldieselruß, Leitkomponente Benzo[a]pyren) potentiell erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auslösen könnte. Jedoch gilt auch in diesem Zusammenhang, dass die Bewegungen (meist dieselbetriebener) Fahrzeuge außerhalb der Hallen nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sind. Gegenstand sind ausschließlich die erweiterten Betriebszeiten innerhalb der Hallen.

Die innerhalb der Hallen durchgeführten leichten Instandsetzungsarbeiten wie beispielsweise der An- und Abbau von Teilen, Spannungsprüfungen und Reinigungen können nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde offensichtlich keinen nennenswerten Beitrag zu den genannten Feinstaubbelastungen leisten. Dasselbe gilt für den eventuellen Einsatz der URD. Die URD dient dazu, Unwuchten an den Radreifen von Schienenfahrzeugen zu beseitigen. Es handelt sich um eine Art große Drehbank, auf die das Fahrzeug gestellt wird. Der Radsatz wird gedreht und das Profil des Radreifens mittels eines Drehmeißels bearbeitet. Hierbei fallen, was amtsbekannt ist und keiner näheren Untersuchung bedarf, zwar Metallspäne an, nicht jedoch Stäube in nennenswertem Umfang.

#### **2.4 Private Belange, private Einwendungen**

Die Entscheidung, 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. Zwecks Vermeidung von Wiederholungen wird hierauf Bezug genommen.

#### **2.5 Abwägung**

Nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührter öffentlicher und privater Belange gegen- und untereinander sowie unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen überwiegen die zugunsten des Vorhabens sprechenden Gesichtspunkte. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote wurden beachtet. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung geprüft und alle Belange in die Abwägung eingestellt.

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein hohes öffentliches Interesse. Die Erweiterung der zulässigen Arbeitszeiten innerhalb der Hallen leistet einen wichtigen Beitrag dazu, Personennahverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und die Umwelt von den Auswirkungen des motorisierten Individualver-

kehrts auf Straße zu entlasten. Insgesamt wird die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Vermeidung von Fahrzeugausfällen gesteigert.

Dagegen wiegen die gegen das Vorhaben sprechenden Belange vergleichsweise gering. Das Vorhaben stößt insbesondere wegen erhöhter Lärmimmissionen auf Vorbehalte. Indessen ist aber zu konstatieren, dass das Vorhaben nicht nur die ihm zugewiesenen Immissionsrichtwertanteile an allen definierten Immissionsorten einhält, sondern insbesondere, dass der vorhabensbedingte Mehrlärm während der erweiterten Betriebszeiten sich auf der Immissionsseite in einer Größenordnung von deutlich unter 1 dB(A) – und damit weit unter der Hörbarkeitsschwelle – auswirkt. Er ist als gering einzuschätzen. Es besteht schon deshalb kein Anlass dafür, die grundsätzliche normative Aussage, dass auch nachts und an Sonn und Feiertagen den Anwohnerinnen und Anwohnern Betriebslärm in einem gewissen Umfang grundsätzlich zumutbar ist, ausnahmsweise im Rahmen der Abwägung zu überwinden.

Zudem wurde den Lärmauswirkungen auf die betroffene Nachbarschaft besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Insbesondere durch die Maßgaben dieses Planfeststellungsbeschlusses wird wirkungsvoll gewährleistet, dass die geltenden IRWA auch tatsächlich eingehalten werden. Der Nachtbetrieb unterliegt im planfestgestellten Umfang erheblichen betrieblichen Beschränkungen, welchen ein Eigenüberwachungskonzept zur Seite gestellt wurde, das für den Fall der Nichtbewährung von einem Maßgabenvorbehalt flankiert wird.

Nennenswerte sonstige Belange, die gegen das Vorhaben sprechen könnten, sind nicht erkennbar. Das Vorhaben führt insbesondere auch zu keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgütern, zu keinen vermehrten Erschütterungen oder nennenswerten Luftbelastungen. Theoretisch denkbare Beeinträchtigungen der Belange des Artenschutzes werden durch Auflagen wirkungsvoll vermieden. Planungsalternativen sind unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange nicht vorzugswürdig.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Anwohner gerechtfertigt ist. Das Interesse der Anwohner an einer Vermeidung der verbleibenden geringfügigen Lärmmehrungen tritt im Ergebnis der Abwägung hinter das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens zurück.

### **3. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Die Höhe der festgesetzten Gebühr folgt aus Tarif- Nr. 5.II.1/ 1.10.2 des Kostenverzeichnisses. Unter Ansatz der von der Vorhabensträgerin mitgeteilten und auf volle 500,- € aufzurundenden Investitionskosten in Höhe von 250.000,- € ist vorliegend eine Gebühr in Höhe von 750,- € verwirkt (3 ‰ der aufgerundeten Investitionskosten).

Die zu erhebenden Auslagen ergeben sich aus Art. 10 KG. Sie betragen 184,95 € für die Zustellung des Plangenehmigungsbescheides (45 Zustellungsurkunden á 4,11 €), 475,00 € für die Anmietung des Konrad-Max-Kunz-Saales in Schwandorf zur Durchführung des Erörterungstermins, 84,48 € an Fahrtkosten des Dienstwagens der Regierung von Mittelfranken sowie 30,00 € (2 Personen á 15,00 €) an Tagegeldern für den Erörterungstermin (insgesamt 774,42 €).

#### **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Bayerischen Verwaltungsgericht Regensburg,  
Postfachanschrift: Postfach 11 01 65, 93014 Regensburg,  
Hausanschrift: Haidplatz 1, 93047 Regensburg

**schriftlich, zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts oder elektronisch** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** Form erhoben werden. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen werden.

**Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung oder Einreichung zur Niederschrift Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

#### **E. Hinweise zur Auslegung des Plans**

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

Ab Beginn der Auslegung der genannten Unterlagen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken ([www.regierung.mittelfranken.bayern.de](http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de)) abzurufen. Während des Auslegungszeitraums kann außerdem eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Wolf  
Ltd. Regierungsdirektor