

Regierungspräsidium Darmstadt

Abteilung Regionalplanung,

Bauwesen, Wirtschaft, Verkehr

HESSEN



Original

HESSEN

Planfeststellungsbeschluss

für den

Neubau einer Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge
in Butzbach sowie die Elektrifizierung des Zuführungsgleises

durch die

Hessische Landesbahn GmbH,
Erlenstraße 2, 60325 Frankfurt am Main

vom

28. Mai 2024

III 33.1-66 d 30.02/1-2021

Gender-Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Beschluss vornehmlich die männliche Form (generisches Maskulinum) verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Inhalt

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	5
A. Verfügender Teil	15
I. Feststellung des Plans	15
II. Planunterlagen	15
III. Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste Entscheidungen	46
1. Zulassung des Eingriffs gem. § 17 BNatSchG i. V. m. § 15 BNatSchG	46
2. Baugenehmigung	46
IV. Nebenbestimmungen, Hinweise	47
1. Allgemeine Anforderungen	47
2. Landeseisenbahnaufsicht	48
3. Naturschutz	53
4. Abwasseranfall bzw. –behandlung/-ableitung	57
5. Umgang mit wassergefährdenden Stoffen	59
6. Abfallwirtschaft	61
7. Immissionsschutz	63
8. Baurechtliche Nebenbestimmungen Hochbau	69
9. Brandschutzrechtliche Nebenbestimmungen	74
10. Arbeitsschutz	82
11. Denkmalschutz	84
12. Kampfmittelräumung	84
13. Fischereibelange	84
14. Magistrat der Stadt Butzbach	84
15. Nebenbestimmungen Deutsche Bahn AG	85
16. Allgemeingültige Nebenbestimmungen Leitungsträger (einschl. Telekommunikation)	89

17.	Vodafone GmbH	89
18.	Energie und Versorgung Butzbach GmbH	90
19.	Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung Butzbach	90
20.	Butzbacher Netzbetrieb GmbH & Co. KG	90
V.	Zusagen	90
VI.	Entscheidung über aufrechterhaltene und nicht abschließend geregelte Einwendungen	91
VII.	Kostenentscheidung	91
B.	Sachverhalt	91
I.	Planungsgegenstand	91
II.	Antragsbegründung	92
III.	Beschreibung des Vorhabens	92
1.	Antragstellerin und Vorhabenträgerin	92
2.	Lage des Vorhabens	93
3.	Bauliche Gestaltung	93
4.	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	96
IV.	Ablauf des Anhörungsverfahrens	96
1.	Antrag und Einleitung des Anhörungsverfahrens	96
2.	Auslegung der Planunterlagen	96
3.	Beteiligung der Behörden und Stellen sowie der nicht ortsansässigen Betroffenen	97
4.	Einwendungen und Stellungnahmen	97
5.	Erörterungstermin	97
6.	Planänderung und Ergänzung der vorgelegten Unterlagen	98
7.	Vorzeitiger Baubeginn	98
C.	Entscheidungsgründe	100
I.	Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	100

Planfeststellungsbeschluss

Neubau einer Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge in Buttzbach

1.	Erfordernis der Planfeststellung	100
2.	Zuständigkeit	101
3.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	101
4.	Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren	101
II.	Umweltverträglichkeitsprüfung	102
1.	Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung	102
2.	Umfang und Ablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung	102
3.	Zusammenfassende Darstellung	103
4.	Untersuchungsraum	103
5.	Untersuchungsinhalte	104
6.	Umweltrelevante Wirkungen	104
7.	Merkmale des Vorhabens/Standorts, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen	106
8.	Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen	119
III.	Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen	121
1.	Entscheidungsgrundsätze für die Feststellung des Plans	121
2.	Planrechtfertigung	122
3.	Planungsalternativen und Entwurfsgestaltung	122
4.	Raumordnung/Städtebau	125
5.	Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, gesetzlicher Biotopschutz, Artenschutz)	125
6.	Immissionsschutz	127
7.	Abfallwirtschaft	140
8.	Umgang mit wassergefährdenden Stoffen	141
9.	Abwasseranfall bzw. -behandlung/-ableitung	141
10.	Hochbau und Brandschutz	143
11.	Denkmalschutz	145

12.	Kampfmittelbelastung	146
13.	Ver- und Versorgungsleitungen einschl. Telekommunikationsleitungen	146
14.	Eigentum	146
IV.	Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden, Stellen und Leitungsträger	148
V.	Entscheidung über Einwendungen	149
1.	E001	149
2.	E004	154
3.	E005	156
4.	E006	157
5.	E002, E003, E007 und E008	161
6.	E009	164
VI.	Gesamtergebnis der Abwägung	166
D.	Kosten	167
E.	Rechtsbehelfsbelehrung	168

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

A

Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
AbwV	Abwasserverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2004 (BGBl. I S. 1108, 2625), zuletzt geändert durch Artikel 1 Verordnung vom 20. Januar 2022 (BGBl. I S. 87)
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439) (1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 205)
a. F.	alte Fassung
AG	Aktiengesellschaft
AllgVwKostO	Allgemeine Verwaltungskostenordnung vom 11. Dezember 2009 (GVBl. I S. 763), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 06. Dezember 2022 (GVBl. S. 722)
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz vom 07. August 1996 (BGBl. I S. 1246), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 140)
Art.	Artikel
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten; sie werden vom Ausschuss für Arbeitsstätten erarbeitet und treten nach der Veröffentlichung durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Gemeinsamen Ministerialblatt in Kraft.
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 (Beilage zum BAnz. Nr. 160 vom 1. September 1970)
AwSV	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 905)
Az.	Aktenzeichen
B	
BAMAG	Berlin Anhaltische Maschinenbau AG
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

BaustellV	Baustellenverordnung vom 10. Juni 1998 (BGBl. I S. 1283), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Dezember 2022 (BGBl. 2023 I Nr. 1)
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502) (1), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 09. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716), ersetzt Verordnung 2129-32-1 vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554)
BetrSichV	Betriebssicherheitsverordnung vom 03. Februar 2015 (BGBl. I S. 49), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146)
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGL	Informationen für Sicherheit und. Gesundheit bei der Arbeit
BGV	Berufsgenossenschaftliche Vorschriften
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 11 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 202)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542) (1), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 08. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240)
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1410)
bspw.	beispielsweise
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Amtliche Sammlung der Entscheidungen des BVerwG
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
bzw.	beziehungsweise

C	
ca.	Circa
CE	“Communauté Européenne”, EU-weite harmonisierte Vorschriften
CEF	Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion
CO	Kohlenstoffmonoxid
D	
DB	Deutsche Bahn AG
dB	Dezibel
DB InfraGO	Deutsche Bahn gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft
DEKRA	Deutsche Prüfgesellschaft im Sachverständigenwesen
Dez.	Dezernat
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
E	
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 05. April 2019 (BGBl. I S. 479)
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
einschl.	einschließlich
EKVO	Abwassereigenkontrollverordnung vom 23. Juli 2010 (GVBl. I S. 257), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 20. Juni 2023 (GVBl. S. 484, 488)
EN	Europäische Norm
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 09. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737)

ErsatzbaustoffV	Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke vom 9. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 13. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 186)
ESO	Eisenbahnsignalordnung vom 7. Oktober 1959 (BGBl. II S. 1021) (3), zuletzt geändert durch Artikel 517 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
etc.	et cetera
evtl.	eventuell
EU	Europäische Union
F	
f.; ff.	folgende; fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
G	
GefStoffV	Gefahrstoffverordnung vom 26. November 2010 (BGBl. I S. 1643, 1644) zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 21. Juli 2021 (BGBl. I S. 3115)
GEG	Gebäudeenergiegesetz vom 08. August 2020 (BGBl. I S. 1728), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2023 (BGBl. I Nr. 280)
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. I. S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478)
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GUV-V A8	Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen
GewAbfV	Gewerbeabfallverordnung vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 896), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)
H	
h	Stunde

Planfeststellungsbeschluss

Neubau einer Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge in Butzbach

Ha	Hektar
HBKG	Hessisches Gesetz über den Brandschutz, die Allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz vom 14.01.2014, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. S. 602)
HBO	Hessische Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Mai (GVBl. I S. 46, 180), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2023 (GVBl. S. 582)
HAGBNatSchG	Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I S. 629, 2011 I S. 43), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 2015 (GVBl. S. 607)
HDSchG	Hessisches Denkmalschutzgesetz vom 28.11.2016
HEisenbG	Hessisches Eisenbahngesetz vom 25. September 2006 (GVBl. I S. 491) (1), zuletzt geändert durch Artikel 46 des Gesetzes vom 06. Dezember 2019 (GVBl. S. 224)
HLB	Hessische Landesbahn GmbH
HAItBodSchG	Hessisches Altlasten- und Bodenschutzgesetz vom 28. September 2007 (GVBl. I S. 652), geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 30. September 2021 (GVBl. I S. 602, ber. S. 701)
HPPVO	Hessische Verordnung über Prüfberechtigte und Prüfsachverständige nach der Hessischen Bauordnung vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I S. 745), zuletzt geändert durch Verordnung vom 28. Oktober 2022 (GVBl. S. 554)
HVwKostG	Hessisches Verwaltungskostengesetz in der Fassung vom 12. Januar 2004 (GVBl. I S. 36), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juli 2018 (GVBl. S. 330)
HVwVfG	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 2010 (GVBl. I S. 18), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVbl. S. 78,81)
HWG	Hessisches Wassergesetz vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 473,475)
Hz	Hertz

I

i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
IP	Immissionspunkt
ISO	Internationale Organisation für Normung
i.S.d.	im Sinne des
i. V. m.	in Verbindung mit

K

K	Kelvin, hier Angabe der Farbtemperatur in Kelvin
Km/h	Kilometer pro Stunde
KMRD	Kampfmittelräumdienst
KMIS-R	Kampfmittelinformationssystem für Kampfmittelräumfirmen
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) (1), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 02. März 2023 (BGBl. I Nr. 56)
kV	Kilovolt
KV	Kompensationsverordnung vom 26. Oktober 2018 (GVBl. I S. 652), zuletzt geändert durch Berichtigung vom 01. Februar 2019 (GVBl. S. 19)

L

LAGA	Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LED	Licht ausstrahlende Diode
lfd.	laufende
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LST	Leit- und Sicherungstechnik
Lux	Einheit der Beleuchtungsstärke

M

m	Meter
max.	maximal
mg	Miligramm
m/s	Meter pro Sekunde
m²	Quadratmeter
m³	Kubikmeter

N

NachwV	Nachweisverordnung vom 20. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2298) (1), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)
NBVO	Verordnung über Nachweisberechtigte für bautechnische Nachweise nach der Hessischen Bauordnung vom 03. Dezember 2002 (BGBl. I S. 729), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 02. Dezember 2020 (GVBl. S 854)
Nr.	Nummer
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
O	
o. ä.	oder ähnliches
Obri-NE	Oberbau-Richtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
o. g.	oben genannt(e)
OLA	Oberleitungsanlage
OVG	Oberverwaltungsgericht
P	
PAK	Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe
PN	Probenahmerichtlinie

R

RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung

rd. rund

RegFNP Regionaler Flächennutzungsplan

Ril **Richtlinie**

Rn./Rnr. Randnummer

ROP Regionaler Raumordnungsplan

RP Regierungspräsidium

RPS Regionalplan Südhessen

S

S. Seite / Satz

s. o. siehe oben

StAnz. Staatsanzeiger für das Land Hessen

StVO Straßenverkehrsordnung vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. I Nr. 236)

T

Tab. Tabelle

TA Lärm Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI S. 503), zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 1. Juni 2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)

teilw. Teilweise

TETRA Terrestrial Trunked Radio

TK Telekommunikation

TPrüfVO Verordnung über die Prüfung technischer Anlagen und Einrichtungen in Gebäuden (Technische Prüfverordnung - TPrüfVO), GVBl. II 361-115 vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I S. 745) (1), geändert durch Artikel 9 der Verordnung vom 20. November 2012 (GVBl. S. 410)

TRGS Technische Regeln für Gefahrstoffe

TÜV	Technischer Überwachungsverein
U	
u.a.	unter anderem
u.ä.	und ähnliches
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
URD	Unterflur-Radsatzdrehmaschine
Urt.	Urteil
usw.	und so weiter
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I S. 409)
V	
VBG	Verwaltungsberufsgenossenschaft
VDV	Verband der Verkehrsbetriebe
VGH	Verwaltungsgerichtshof
v. H.	vom Hundert
vgl.	vergleiche
VV Bau	Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 22. Dezember 2022 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
VwKostO-MWEVW	Verwaltungskostenordnung für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 19. November 2012 (GVBl. S. 484, 2013 S. 44), zuletzt geändert durch Verordnung vom 16. September 2023 (GVBl. S. 670)
W	
WasBauPVO	Verordnung zur Feststellung der wasserrechtlichen Eignung von Bauprodukten und bauarten durch Nachweise nach der Hessischen Bauordnung vom 20. Mai 1998 (GVBl. S. 228), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 05. Oktober 2018 (GVBl. S. 642)

WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. I S. 409)
WGK	Wassergefährdungsklasse
WP	Wertpunkte
Z	
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
zzgl.	zuzüglich
4. BImSchV	Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen in der Fassung vom 31. Mai 2017 (BGBl. I S. 1440), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1799)
12. BImSchV	Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung - 12. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. März 2017 (BGBl. I S. 483), zuletzt geändert durch Artikel 107 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334)
26. BImSchV	Verordnung über elektromagnetische Felder in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3266)
32. BImSchV	Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146)

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan der Hessischen Landesbahn GmbH (Vorhabenträgerin) für den

Neubau einer Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge im Norden der Stadt Butzbach sowie die Elektrifizierung des Zuführungsgleises,

einschließlich der damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen wird gemäß §§ 18 AEG i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG festgestellt.

II. Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Ordner 1		
Unterlage 0.1a	<u>Lesehilfe zur 1. Planänderung im Verfahren</u> (14 Blatt inkl. Vorblatt) vom 25. August 2023	
Unterlage 1.1 a	<u>Erläuterungsbericht</u> (106 Blatt zzgl. Vorblatt) vom 25. August 2023 - ersetzt die Vorhabenbeschreibung vom 23. Dezember 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 1.2	<u>Stellplatznachweis</u> (2 Blatt inkl. Vorblatt)	
Unterlage 1.3	<u>Raumbuch und Flächennachweis</u> (7 Blatt inkl. Vorblatt) vom 07. September 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 1.4 a	<u>Betriebskonzept</u> Teil 1 Eisenbahnbetrieb (5 Blatt) vom 24. November 2022 <i>- ersetzt das Betriebskonzept Teil 1 vom 25. Juli 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i> Teil 2 Tätigkeiten in den Werkstatt- und Betriebsgebäuden (2 Blatt) vom 13. August 2022	
Unterlage 1.5	<u>Verkehrsuntersuchung während der Bauzeit</u> (34 Blatt inkl. Anhang 1-3) vom August 2022	nur nachrichtlich
Unterlage 1.6	<u>Verkehrsuntersuchung während der Nutzung</u> (34 Blatt inkl. Vorblatt und Anhänge 1- 4.3) vom September 2022	nur nachrichtlich
Unterlage 1.7	<u>Projektvorstellung beim Magistrat der Stadt Butzbach</u> (7 Blatt) vom 07. Juni 2023	nur nachrichtlich
Unterlage 1.8	<u>Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung</u> (17 Blatt) vom 29. Juni 2022	nur nachrichtlich
Unterlage 1.9 a	<u>Berechnung Beleuchtung</u> (109 Seiten) vom 23. August 2023	
Unterlage 1.10	<u>Nachweis Gebäudeenergiegesetz (GEG-Nachweis)</u> (123 Seiten und 5 Blatt zzgl. Vorblatt) vom 14.09.2022	
Unterlage 1.11 a	<u>BAB 10 Abstandsfläche Lager I – Werkstatthalle</u> (2 Blatt) <i>- neue Unterlage (1. Planänderung) -</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 1.12 a	<u>BAB 10 Abstandsfläche Lager II – IV</u> (2 Blatt) <i>- neue Unterlage (1. Planänderung) -</i>	
Unterlage 1.13 a	<u>BAB 10 innere Brandwand Lager I – IV</u> (2 Blatt) <i>- neue Unterlage (1. Planänderung) -</i>	
Unterlage 1.14 a	<u>BAB 10 Tragende Bauteile GK3 Kombigebäude</u> (2 Blatt) <i>- neue Unterlage (1. Planänderung) -</i>	
Unterlage 1.15 a	<u>BAB 10 Tragende Bauteile GK3 Lager 1 - IV</u> (2 Blatt) <i>- neue Unterlage (1. Planänderung) -</i>	
Ordner 2		
Unterlage 2.1	<u>Übersichtskarte Maßstab 1:100.000</u> (3 Blatt) vom 13. Juni 2022	
Unterlage 2.2	<u>Übersichtskarte Maßstab 1:20.000</u> (1 Blatt) vom 21. Juni 2022	
Unterlage 3	<u>Lagepläne – Übersichtsskizze Detaillagepläne, Elektrifizierung</u> (2 Blatt)	
Unterlage 3.1	<u>Bestandslageplan GP IL L 0002 0 Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 3.2	<u>Bestandslageplan GP IL L 0003 0 Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom Mai 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 3.3 a	<u>Bestandslageplan GP IL L 0004 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt Bestandslageplan GP_IL_L_0004_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 3.4 a	<u>Bestandslageplan GP IL L 0005 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt Bestandslageplan GP_IL_L_0005_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 3.5	<u>Rückbauplan GP IL L 0006 0 Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 3.6	<u>Neubauplan GP IL L 0007 0 Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 3.7 a	<u>Neubauplan GP IL L 0008 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt Neubauplan GP_IL_L_0008_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 3.8 a	<u>Neubauplan GP IL L 0009 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt Neubauplan GP_IL_L_0009_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 3.9 a	<u>Neubauplan GP IL L 0010 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt Neubauplan GP_IL_L_0010_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 3.10 a	<u>Straßenlageplan GP IVA L 0001 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt Straßenlageplan GP_IVA_L_0001_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 3.11 a	<u>Schleppkurvenplan GP IVA L 0002 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt Schleppkurvenplan GP_IVA_L_0002_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 3.12 a	<u>Abstandsflächenplan GP IL L 001a Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 17. August 2023 <i>- ersetzt Abstandsflächenplan GP_IL_L_001 vom 07. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 3.13 a	<u>LST-Lageplan GP ILST L 0001 A Maßstab 1:1.000</u> (1 Blatt) vom 24. August 2023 <i>- ersetzt LST-Lageplan GP_ILST_L_0001 vom 26. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 4.1 a	<u>Bauwerksverzeichnis</u> (10 Blatt zzgl. 1 Vorblatt) vom 25. August 2023 - ersetzt Bauwerksverzeichnis vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 5	<u>Grunderwerbspläne Übersichtsskizze Detaillagepläne</u> (1 Blatt)	
Unterlage 5.1	<u>Grunderwerbsplan GP IL L 0011 0 Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 5.2 a	<u>Grunderwerbsplan GP IL L 0012 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt Grunderwerbsplan GP_IL_L_0012_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 5.3 a	<u>Grunderwerbsplan GP IL L 0013 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt Grunderwerbsplan GP_IL_L_0013_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 5.4 a	<u>Grunderwerbsplan GP IL L 0014 0 A Maßstab 1:500</u> (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt Grunderwerbsplan GP_IL_L_0014_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 6.1	<u>Grunderwerbsverzeichnis</u> (16 Blatt zzgl. Vorblatt) vom 3. November 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 6.2	<u>Eigentümerverzeichnis</u> (2 Blatt)	anonymisiert
Unterlage 6.3	<u>Auszug aus dem Liegenschaftskataster</u> (7 Seiten) vom 01. Juni 2022	anonymisiert
Ordner 3		
Unterlage 7.1	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Ansichten - GP_A_A_001, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 7.2	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss Ebene 1 ±0,00m=SO bzw. -0,25 m GP_A_G_001, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 7.3 a	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss Ebene 2 +3,50m DAB bzw. 3,98m (BG) GP_A_G_002_A, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 - ersetzt GP_A_G_002 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 7.4	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss Ebene -1 Drehgestelllager (DGL) - 6,60m GP_A_G_003, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 7.5	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Dachaufsicht GP_A_G_004, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom September 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 7.6	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss Ebene 1 + 2 Halleneinbau -0,25 / +3,50m GP_A_G_005, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 7.7 a	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss BG Ebene 0 OKFF -5,40m GP_A_G_006_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt GP_A_G_006 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 7.8	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss BG Ebene 1 OKFF -0,25m GP_A_G_007, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 7.9 a	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss BG Ebene 2 OKFF +3,98m GP_A_G_008_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt GP_A_G_008 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 7.10	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Dachaufsicht BG und Grundriss TRH1 +8,40m GP_A_G_009, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 7.11	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Grundriss Lagerebene I DGL OKFF -4,10m GP_A_G_010, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom September 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 7.12	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 1-1 GP_A_S_001, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.13	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 2-2 GP_A_S_002, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.14	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 3-3 GP_A_S_003, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.15	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 4-4 GP_A_S_004, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.16	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 5-5 GP_A_S_005, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.17	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 6-6 GP_A_S_006, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.18	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 7-7 GP_A_S_007, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 7.19	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 8-8 GP_A_S_008, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.20	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 9-9 GP_A_S_009, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Unterlage 7.21	<u>Bauwerkspläne Werkstatt und Betriebsgebäude</u> Schnitt 10-10 GP_A_S_010, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 07. September 2022	
Ordner 4		
Unterlage 7.22	<u>Bauwerkspläne Kombigebäude</u> Ansichten Kombigebäude GP_A_A_101, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 08. September 2022	
Unterlage 7.23 a	<u>Bauwerkspläne Kombigebäude</u> Grundriss Kombigebäude GP_A_G_101_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt GP_A_G_101 vom 08. September 2022 (1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 7.24	<u>Bauwerkspläne Kombigebäude</u> Draufsicht Kombigebäude GP_A_G_102, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 08. September 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 7.25 a	<u>Bauwerkspläne Kombigebäude</u> Schnitte Kombigebäude GP_A_S_101_A, Maßstab 1:50 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt GP_A_S_101 vom 08. September 2022 (1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 7.26	<u>Bauwerkspläne Lagergebäude</u> Ansichten Lagergebäude I GP_A_A_201, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 08. September 2022	
Unterlage 7.27	<u>Bauwerkspläne Lagergebäude</u> Grundriss / Dachaufsicht Lagergebäude I GP_A_G_201, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 08. September 2022	
Unterlage 7.28	<u>Bauwerkspläne Lagergebäude</u> Schnitte Lagergebäude I GP_A_S_201, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 08. September 2022	
Unterlage 7.29	<u>Bauwerkspläne Lagergebäude</u> Ansichten Lagergebäude II, III und IV GP_A_A_301, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 08. September 2022	
Unterlage 7.30 a	<u>Bauwerkspläne Kombigebäude</u> Grundriss / Dachaufsicht Lagergebäude II, III und IV GP_A_G_301_A, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt GP_A_G_301 vom 08. September 2022 (1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 7.31	<u>Bauwerkspläne Lagergebäude</u> Schnitte Lagergebäude II, III und IV GP_A_S_301, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 08. September 2022	
Unterlage 8	<u>Bahnübergänge Übersichtsskizze Detaillagepläne</u> (1 Blatt)	
Unterlage 8.1	<u>Detaillageplan Bahnübergang Maßstab 1:250</u> (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 9.1 a	<u>Höhenplan Achse 400 Feuerwehrumfahrung</u> GP_IVA_H_0001_0_A, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_H_0001 vom September 2022 (1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 9.2	<u>Höhenplan Achse 300 Zufahrt Nord – Drehgestell- lager Werkhalle</u> GP_IVA_H_0002_0, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 10.1	<u>Querschnitte</u> Querprofil 1 GP_IG_S_0001_0, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 10.2	<u>Querschnitte</u> Querprofil 2 GP_IG_S_0002_0, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom September 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 10.3 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 3 GP_IVA_S_0001_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0001_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.4 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 4 GP_IVA_S_0002_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0002_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.5 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 5 GP_IVA_S_0003_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0003_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.6 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 6 GP_IVA_S_0004_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0004_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 10.7 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 7 GP_IVA_S_0005_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0005_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.8 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 8 GP_IVA_S_0006_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0006_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.9 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 9 GP_IVA_S_0007_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0007_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.10 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 10 GP_IVA_S_0008_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0008_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 10.11 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 11 GP_IVA_S_0009_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0009_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.12 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 12 GP_IVA_S_0010_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0010_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.13 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 13 GP_IVA_S_0011_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0011_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.14 a	<u>Querschnitte</u> Querprofil 14 GP_IVA_S_0012_0_A, Maßstab 1:100 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0012_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 10.15 a	<u>Querschnitte</u> Straßenquerschnitt 1 GP_IVA_S_0013_1_A, Maßstab 1:50 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0013_1 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.16	<u>Querschnitte</u> Straßenquerschnitt 2 GP_IVA_S_0014_1, Maßstab 1:50 (1 Blatt) vom 23. August 2023	
Unterlage 10.17 a	<u>Querschnitte</u> Straßenquerschnitt 3 GP_IVA_S_0015_1_A, Maßstab 1:50 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0015_1 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.18	<u>Querschnitte</u> Straßenquerschnitt 4 GP_IVA_S_0016_1, Maßstab 1:50 (1 Blatt) vom 03. August 2022	
Unterlage 10.19	<u>Querschnitte</u> Straßenquerschnitt 5 GP_IVA_S_0017_1, Maßstab 1:50 (1 Blatt) vom 03. August 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 10.20 a	<u>Querschnitte</u> Systemschnitt Straße - Halle GP_IVA_S_0018_0_A, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0018_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 10.21 a	<u>Querschnitte</u> Systemschnitt Straße - Halle GP_IVA_S_0019_0_A, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IVA_S_0019_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 11.1 a	<u>Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan</u> GP_IL_SM_0002_A (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IL_SM_0002 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Ordner 5		
Unterlage 12	<u>Kabel- und Leitungspläne</u> Übersichtsskizze Detaillagepläne (1 Blatt)	
Unterlage 12.1	<u>Kabel- und Leitungsplan</u> GP_IL_LM_0001_0, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom September 2022	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 12.2 a	<u>Kabel- und Leitungsplan</u> GP_IL_LM_0002_0_A, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IL_LM_0002_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 12.3 a	<u>Kabel- und Leitungsplan</u> GP_IL_LM_0003_0_A, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IL_LM_0003_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 12.4 a	<u>Kabel- und Leitungsplan</u> GP_IL_LM_0004_0_A, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IL_LM_0004_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 12.5	<u>Versorgungsstationen und Elektranten 1</u> GP_HE_L_0001_0, Maßstab 1:1.000 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 12.6 a	<u>Versorgungsstationen und Elektranten 2</u> GP_HE_L_0002_A, Maßstab 1:1.000 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_HE_L_0002_0 vom September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 12.7	<u>Gleisfeldbeleuchtung 1</u> GP_HE_L_0003_0, Maßstab 1:1.000 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 12.8 a	<u>Gleisfeldbeleuchtung 2</u> GP_HE_L_0004_A, Maßstab 1:1.000 (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt GP_HE_L_0004_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 12.9 a	<u>Verteilungen</u> GP_HE_SM_0001_A (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt GP_HE_SM_0001_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 12.10 a	<u>Erdungen</u> GP_HE_SM_0002_A (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt GP_HE_SM_0002_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 13.1 a	<u>Spurplanskizze</u> GP_IL_SM_0001_0_A (1 Blatt) vom 23. August 2023 - ersetzt GP_IL_SM_0001_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 14	<u>Trassierungslagepläne</u> Übersichtsskizze Detaillagepläne (1 Blatt)	
Unterlage 14.1	<u>Trassierungsentwurf</u> GP_IL_L_0016_0, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom September 2022	
Unterlage 14.2 a	<u>Trassierungsplan</u> GP_IL_L_0017_0_A, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IL_L_0017_0 vom 12. Mai 2022 (1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 14.3 a	<u>Trassierungsplan</u> GP_IL_L_0018_0_A, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IL_L_0018_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 14.4 a	<u>Trassierungsplan</u> GP_IL_L_0019_0_A, Maßstab 1:500 (1 Blatt) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt GP_IL_L_0019_0 vom September 2022 (1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 15 a	<u>Landschaftspflegerischer Begleitplan</u> (60 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 22. August 2023 <i>- ersetzt Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 22. Dezember 2022 (1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 15.1 a	<u>Anlage 1 a Ausgleichsberechnung nach § 15 ff BNatSchG</u> (1 Blatt)	
Unterlage 15.2 a	<u>Bestands- und Konfliktplan</u> Blatt 1 – Zuführungsgleis Nord, Maßstab 1:1.000 vom 05. Dezember 2022 Blatt 2 a – Wartungseinrichtung, Maßstab 1:1.000 vom 22. August 2023 - ersetzt Blatt 2 vom 05. Dezember 2022 (1. Planänderung) – Blatt 3 – Zuführungsgleis Süd, Maßstab 1:1.000 vom 05. Dezember 2022	
Unterlage 15.3 a	<u>Maßnahmenpläne</u> Blatt 1 – Zuführungsgleis Nord, Maßstab 1:1.000 vom 05. Dezember 2022 Blatt 2 a – Wartungseinrichtung, Maßstab 1:1.000 vom 22. August 2023 - ersetzt Blatt 2 vom 05. Dezember 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 16	<u>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag</u> (69 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 22. Dezember 2022	
Unterlage 17 a	<u>Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie</u> (19 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 22. August 2023 - ersetzt Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vom 22. Dezember 2022 (1. Planänderung) –	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 18 a	<u>Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Bericht)</u> (78 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 22. August 2023 <i>- ersetzt Umweltverträglichkeitsprüfung vom 22. Mai 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Ordner 6		
Unterlage 19.1 a	<u>Brandschutzkonzept Werkstatt, Betriebsgebäude und Drehgestelllager</u> (80 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt Brandschutzkonzept vom 09. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 19.1 a	<u>Anlage 1.1 a – visualisiertes Brandschutzkonzept (V-BSK)</u> Betriebsgebäude Ebene 0, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt V-BSK Betriebsgebäude Ebene 0 vom 09. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 19.1 a	<u>Anlage 1.2 a – visualisiertes Brandschutzkonzept (V-BSK)</u> Drehgestelllager Ebene -1 (-6,60 m), Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt V-BSK Drehgestelllager Ebene -1 vom 09. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 19.1 a	<p><u>Anlage 1.3 a – visualisiertes Brandschutzkonzept (V-BSK)</u></p> <p>Drehgestelllager Ebene -1 (-4,10 m), Maßstab 1:200</p> <p>(1 Blatt) vom 14. Juli 2023</p> <p>- ersetzt V-BSK Drehgestelllager Ebene -1 vom 09. September 2022</p> <p>(1. Planänderung) –</p>	
Unterlage 19.1 a	<p><u>Anlage 1.4 a – visualisiertes Brandschutzkonzept (V-BSK)</u></p> <p>Halle und Betriebsgebäude Ebene 1, Maßstab 1:200</p> <p>(1 Blatt) vom 14. Juli 2023</p> <p>- ersetzt V-BSK Halle und Betriebsgebäude Ebene 1 vom 09. September 2022</p> <p>(1. Planänderung) –</p>	
Unterlage 19.1 a	<p><u>Anlage 1.5 a – visualisiertes Brandschutzkonzept (V-BSK)</u></p> <p>Halle und Betriebsgebäude Ebene 2, Maßstab 1:200</p> <p>(1 Blatt) vom 14. Juli 2023</p> <p>- ersetzt V-BSK Halle und Betriebsgebäude Ebene 2 vom 09. September 2022</p> <p>(1. Planänderung) –</p>	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 19.1 a	<u>Anlage 1.6 a – visualisiertes Brandschutzkonzept (V-BSK)</u> Halle und Betriebsgebäude Dachaufsicht, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 - ersetzt V-BSK Halle und Betriebsgebäude Dachaufsicht vom 09. September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 19.1 a	<u>Anlage 2 Brandlastberechnung Werkhalle BBA 1</u> (3 Seiten) vom 09. September 2022	
Unterlage 19.1 a	<u>Anlage 3 Brandlastberechnung Drehgestelllager</u> (5 Seiten) vom 09. September 2022	
Unterlage 19.1 a	<u>Anlage 4 Brandlastberechnung Werkhalle BBA 2</u> (8 Seiten) vom 09. September 2022	
Unterlage 19.2 a	<u>Brandschutzkonzept Kombigebäude</u> (27 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 14. Juli 2023 - ersetzt Brandschutzkonzept Kombigebäude vom 09. September 2022 (1. Planänderung) –	
Unterlage 19.2 a	<u>Anlage 1 a Visualisierter Brandschutznachweis (V-BSN)</u> Kombigebäude Erdgeschosebene, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 - ersetzt V-BSN Kombigebäude Erdgeschosebene vom 09. September 2022 (1. Planänderung) –	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 19.3 a	<u>Brandschutzkonzept Lagergebäude</u> (24 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt Brandschutzkonzept Lagergebäude vom 09. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 19.3 a	<u>Anlage 1.1 a Visualisierter Brandschutznachweis (V-BSN)</u> Lagergebäude I Grundriss, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 23. März 2023 <i>- ersetzt V-BSN Lagergebäude I Grundriss vom 09. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 19.3 a	<u>Anlage 1.2 a Visualisierter Brandschutznachweis (V-BSN)</u> Lagergebäude II, III und IV Grundriss und Dachaufsicht, Maßstab 1:200 (1 Blatt) vom 14. Juli 2023 <i>- ersetzt V-BSN Lagergebäude II, III und IV Grundriss und Dachaufsicht vom 09. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	
Unterlage 20.1 a	<u>Schalltechnische Untersuchungen Nutzung</u> Prognose Schallimmissionen (30 Seiten zzgl. 1 Vorblatt sowie 13 Seiten Anlagen) vom 23. August 2023 <i>- ersetzt Prognose Schallimmissionen vom 19. September 2022</i> <i>(1. Planänderung) –</i>	nur nachrichtlich

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 20.2 a	<u>Schalltechnische Untersuchungen Baulärm</u> Prognose Schallimmissionen (27 Seiten zzgl. 1 Vorblatt sowie 10 Seiten Anlagen) vom 23. August 2023 - <i>ersetzt Prognose Schallimmissionen vom 19. September 2022</i> (1. Planänderung) –	nur nachrichtlich
Unterlage 20.3 a	<u>Schalltechnische Untersuchung gemäß 16. BImSchV zum Schienenverkehrslärm der bestehenden HLB-Strecke</u> (14 Seiten zzgl. 1 Vorblatt sowie 17 Seiten Anlagen) vom 19. Juni 2023 - <i>neue Unterlage</i> (1. Planänderung) -	nur nachrichtlich
Unterlage 21.1	<u>Hydraulische Berechnungen</u> (13 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 15. Juli 2022	
Unterlage 22.1	<u>Tabellarische Übersicht zu den Masthöhen</u> (5 Blatt zzgl. 1 Vorblatt) vom 24. Juli 2023 - <i>ersetzt Tabellarische Übersicht zu den Masthöhen</i> (1. Planänderung) –	
Ordner 7		
Unterlage 23.1 a	<u>Geotechnischer Bericht</u> (48 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 18. August 2023 - <i>ersetzt Geotechnischen Bericht</i> (1. Planänderung) –	nur nachrichtlich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 1.1</u> Lageplan mit Baugrundaufschlüssen BK und CPT (1 Blatt) vom April 2022	nur nachrichtlich

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 1.2</u> Lageplan mit Baugrundaufschlüssen KRB und DPH (1 Blatt) vom April 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 1.3</u> Lageplan mit Baugrundaufschlüssen Bagger- schürfe (1 Blatt) vom April 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.1</u> Baugrundschnitt 1 – Achse A (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.2</u> Baugrundschnitt 2 – Achse B (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.3</u> Baugrundschnitt 3 – Achse C (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.4</u> Baugrundschnitt 4 – Achse D (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.5</u> Baugrundschnitt 5 – Achse E (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.6</u> Baugrundschnitt 6 – Achse F (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.7</u> Baugrundschnitt 7 – Achse G (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.8</u> Baugrundschnitt 8 – Achse H (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.1.9</u> Baugrundschnitt 9 – Achse I (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.1</u> Baugrundschnitt – Achse 1 (1 Blatt)	nur nachricht- lich

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.2</u> Baugrundschnitt – Achse 2 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.3</u> Baugrundschnitt – Achse 3 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.4</u> Baugrundschnitt – Achse 4 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.5</u> Baugrundschnitt – Achse 5 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.6</u> Baugrundschnitt – Achse 6 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.7</u> Baugrundschnitt – Achse 7 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.8</u> Baugrundschnitt – Achse 8 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.2.9</u> Baugrundschnitt – Achse 9 (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.1</u> Schürfe – Achse A (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.2</u> Schürfe – Achse B (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.3</u> Schürfe – Achse C (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.4</u> Schürfe – Achse D (1 Blatt)	nur nachricht- lich

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.5</u> Schürfe – Achse E (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.6</u> Schürfe – Achse F (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.7</u> Schürfe – Achse G (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.8</u> Schürfe – Achse H (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.9</u> Schürfe – Achse I (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.10</u> Schürfe – Achse J (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.11</u> Schürfe – Achse K (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 2.3.12</u> Schürfe – Achse L (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 3.1.1</u> Wassergehalt BK A (1 Blatt) vom 22. März 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 3.1.2</u> Wassergehalt BK E und F (1 Blatt) vom 22. März 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 3.2</u> Körnungslinie (9 Blatt) vom 22. März 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 3.3</u> Zustandsgrenzen (18 Blatt) vom März/April 2022	nur nachricht- lich

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 3.4</u> Kompressionsversuch (10 Blatt) vom März/April 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 3.5</u> Kalkgehalt (1 Blatt) vom 25. April 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 4</u> Geotechnischer Bericht (1 Blatt)	nur nachricht- lich
Unterlage 23.1 a	<u>Anlage 5</u> Anlagen zum Geotechnischen Bericht (7 Blatt) vom 10. März 2022	nur nachricht- lich
Unterlage 24.1 a	<u>Erkundung Verwertungskonzept</u> (55 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 18. August 2023 - ersetzt <i>Erkundung Verwertungskonzept vom 19. Dezember 2022</i> (1. Planänderung) –	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 1.1</u> Lageplan Standort (1 Blatt)	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 1.2</u> Lage der Schürfe und Bohraufschlüsse mit Ver- dachtsbereichen (1 Blatt) vom April 2022	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 2</u> entfällt	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 3</u> ALTIS-Auskunft (16 Seiten) vom 17. November 2021	

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Bemerkung
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 4</u> Kurzkonzept Sanierung/Sicherung Altlasten (20 Seiten) vom 22. Dezember 2021	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.1</u> Protokoll Bodenluftprobenahme (8 Seiten) vom 14. Februar 2022	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.2</u> Bodenprofile Schürfe mit LAGA Zuordnungswerte (12 Blatt)	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.3</u> Bodenprofile Bohraufschlüsse (7 Blatt)	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.4</u> Fotodokumentation Schürfe (18 Blatt)	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.5</u> Zusammenstellung der Mischproben (4 Blatt)	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.6</u> Ergebnistabellen (7 Seiten)	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.7</u> Prüfberichte Labor vom 23.02.2022	
Unterlage 24.1 a	<u>Anlage 5.8</u> Ergebnis Geoelektrische Untersuchung (1 Blatt) vom 18. Februar 2022	
Unterlage 25.1 a	<u>Bodenkundliche Baubegleitung / Bodenschutz-</u> <u>konzept</u> (20 Seiten zzgl. 1 Vorblatt) vom 18. August 2023	nur nachricht- lich

Soweit die Vorhabenträgerin die ausgelegten Planunterlagen geändert oder ergänzt hat, ist dies in blauer Schriftfarbe erfolgt.

In den Plänen hat die Vorhabenträgerin auf eine entsprechende farbliche Hervorhebung der Änderungen verzichtet, soweit diese Darstellungsform die Erkennbarkeit der vorgesehenen Regelung gefährdet. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der vorgenommenen Änderungen bzw. Ergänzungen sind in diesen Fällen die ungültigen Planversionen dem festgestellten Plan nachrichtlich beigelegt.

Änderungen bzw. Ergänzungen der Planfeststellungsbehörde im Rahmen von redaktionellen Berichtigungen sind durch Violetteintrag gekennzeichnet.

III. Durch den Planfeststellungsbeschluss umfasste Entscheidungen

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt gemäß § 75 Abs. 1 HVwVfG alle anderen behördlichen Entscheidungen. Insbesondere umfasst er:

1. Zulassung des Eingriffs gem. § 17 BNatSchG i. V. m. § 15 BNatSchG

Der Eingriff wird gem. § 17 BNatSchG i. V. m. § 15 BNatSchG zugelassen.

2. Baugenehmigung

Die erforderliche Baugenehmigung für den Bau des Betriebs- und Werkstattgebäudes sowie für das Kombigebäude und die Lagergebäude I bis IV gem. § 74 HBO wird erteilt.

Es werden folgende Abweichungen von Vorschriften des Bauordnungsrechts gem. § 73 HBO zugelassen:

1. Abweichung von § 6 Abs. 3 HBO hinsichtlich der Überdeckung von Abstandsflächen zwischen Werkstatt/Betriebsgebäude und Lagergebäude I sowie den Lagergebäuden II - IV.
2. Abweichung von § 30 HBO hinsichtlich der Feuerwiderstandsdauer der tragenden Bauteile der Lagergebäude I – IV sowie des Kombigebäudes.
3. Abweichung von § 33 HBO hinsichtlich der Überschreitung der Brandabschnittslänge > 40 m ohne innere Brandwand in den Lagergebäuden I - IV.

Es werden folgende brandschutzrechtliche Erleichterungen gem. § 53 HBO zugelassen:

1. Erleichterung von Abschnitt 5.4.2 MIndBauRL: Arbeitsgruben, welche über 1,00 m unter der Geländeoberfläche liegen, werden nicht als Untergeschoss gewertet.
2. Erleichterung von Abschnitt 5.6.9 MIndBauRL: Es dürfen nicht nur Treppen, sondern auch Steigleitern als Flucht- und Rettungsweg von den Dacharbeitsbühnen eingebaut werden.
3. Erleichterung von Abschnitt 5.6.4 MIndBauRL: Die Hauptgänge von Einbauten und Ebenen an lokalen Engstellen können mit einer Durchgangsbreite von 1,00 m geplant werden.
4. Erleichterung von Abschnitt 7.2.3 MIndBauRL: Die Ausführung des Dachtragwerks (SKb1) kann ohne Feuerwiderstand hergestellt werden.
5. Erleichterung von Abschnitt 6.4.2 MIndBauRL: Bei einer Lagerhöhe von 8,75 m kann auf eine selbsttätige Löschanlage verzichtet werden.
6. Erleichterung von § 32 HBO: Anstelle einer feuerbeständigen Verglasung kann eine feuerhemmende Verglasung in der Trennwand Ebene 1 Achse C-D/15-19 sowie Ebene 2 Achse C/31-33 vorgesehen werden.
7. Erleichterung von § 38 HBO: Die notwendige Treppe in der Gebäudeklasse 5 kann ohne notwendigen Treppenraum hergestellt werden.

IV. Nebenbestimmungen, Hinweise

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG folgendes auferlegt:

1. Allgemeine Anforderungen

- 1.1 Das Vorhaben darf nicht anders, als in den vorgelegten und planfestgestellten Unterlagen dargestellt, durchgeführt werden. Ergeben sich Widersprüche zwischen dem Inhalt der in Abschnitt A II. genannten Unterlagen und den in Abschnitt A IV. festgesetzten Nebenbestimmungen, so gelten die letzteren.
- 1.2 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1- Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene, 64283 Darmstadt un- aufgefördert anzuzeigen.

- 1.3 Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag der Antragstellerin und Trägerin des Vorhabens vom Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1 – Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene - um höchstens fünf Jahre verlängert.
- 1.4 Sämtliche Planänderungen sind der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

2. Landeseisenbahnaufsicht

- 2.1 Vor Beginn der Bauausführung der Wartungseinrichtung der HLB GmbH sind für die angrenzende Infrastruktur der HLB Basis AG die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen und betrieblichen Regelungen zur Durchführung der Baumaßnahme durch den Eisenbahnbetriebsleiter der HLB Basis AG festzulegen und bekanntzugeben; diese sind bei der Baudurchführung zu beachten.
- 2.2 Vor der Bauausführung der Oberleitungsanlage ist mit der DB InfraGO AG eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, in der die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr und die technischen Rahmenbedingungen, die bei der Bauausführung und Abnahme zu beachten sind, geregelt werden. Für Anpassungsarbeiten an Oberleitungsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sind die zugehörigen Anzeigen bzw. Anträge gemäß den Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen.
- 2.3 Zur Erfüllung der der HLB als zukünftiger Infrastrukturbetreiberin obliegenden Sicherheitspflichten nach § 4 Abs. 3 AEG sind durch die HLB GmbH geeignete sachkundige Personen zu bestellen, die die Funktionen als Bauvorlageberechtigter, Bauüberwacher Bahn und Inbetriebnahmeverantwortlicher übernehmen. Diese dürfen nicht Mitarbeiter des bauausführenden Unternehmens oder dessen Unterauftragnehmers sein und müssen über eine hinreichende Sachkunde in der Eisenbahntechnik und im Eisenbahnbetrieb verfügen. Sie sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, vor Bauausführung zu benennen. Ersatzweise können die Funktionen auf einen Eisenbahnbetriebsleiter der HLB GmbH übertragen werden. Dieser muss die Voraussetzungen des § 2 EBV erfüllen und ist vor Bauausführung durch die HLB GmbH zu bestellen und auf entsprechenden Antrag durch die Landeseisenbahnaufsicht zu bestätigen.
- 2.4 Der Eisenbahnbetriebsleiter der HLB GmbH muss bereits in die Planung und Erstellung der Ausführungsunterlagen eingebunden werden und die Baumaßnahme und deren Abnahme begleiten. Er hat die zugehörigen betrieblichen Vorschriften aufzustellen und bei der Erstellung der Bestandsunterlagen und der Prüfnachweise zur Abnahme mitzuwirken.

- 2.5 Für die Prüfung der eisenbahnspezifischen Ausführungsunterlagen sind nach § 4b AEG anerkannte fachlich qualifizierte Prüfsachverständige zu beauftragen. Die Prüfung schließt die Gebiete Ingenieurbau, Geotechnik, LST, elektrotechnische Anlagen einschließlich Fahrstromversorgung und Streustromschutz, Oberbau und Schweißtechnik ein. Die zu beauftragenden Prüfsachverständigen sind auch mit Vorort-Kontrollen (Bauzustandsbesichtigungen und Abnahmen) zu beauftragen. Die der Ausführungsplanung zugrundeliegenden Regelwerke sind in der Ausführungsplanung zu benennen. Die geprüften Ausführungsunterlagen sind durch den Bauvorlageberechtigten oder bestätigten Eisenbahnbetriebsleiter freizugeben und auf Anforderung dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, zur eisenbahntechnischen Einsicht vorzulegen.
- 2.6 Die Ausführungsplanung ist mit der Berufsgenossenschaft VBG insbesondere hinsichtlich Bedieneinrichtungen, Rampentreppen, Gefahrkennzeichnung, Dacharbeitsbühnen und elektrischer Anlagen abzustimmen. Das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, ist über das Abstimmungsergebnis zu unterrichten.
- 2.7 Für die Umsetzung der eisenbahnspezifischen Baumaßnahme ist eine koordinierende Bauüberwachung einzusetzen, welche zur Abnahme von Bauteilen und –gewerken im Eisenbahnbau befähigt ist. Die koordinierenden Bauüberwacher und die Prüfsachverständigen sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, nach Fachgebieten zu Beginn der Baumaßnahme zu benennen. Alle baubegleitenden Abnahmen sind zu dokumentieren.
- 2.8 Grundsätzlich gelten für die zu verwendenden Baustoffe die Güteanforderungen und Zulassungen der Regelwerke der nichtbundeseigenen Eisenbahnen bzw. der DB AG, soweit für die HLB GmbH eine Zugriffsmöglichkeit darauf besteht.
- 2.9 Für die Planung und Errichtung der Oberleitungsanlage ist die Richtlinie 997 der DB InfraGO AG zu berücksichtigen. Die Ausführungsunterlagen der Oberleitungsanlage sind von einem vom EBA anerkannten elektrotechnischen Sachverständigen zu prüfen, die Prüfberichte sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, über den Bauvorlageberechtigten oder Eisenbahnbetriebsleiter der Wartungseinrichtung zur eisenbahntechnischen Einsicht vorzulegen. Die Abnahme der Oberleitungsanlage muss in der Örtlichkeit durch einen weiteren vom EBA anerkannten Sachverständigen erfolgen, dem alle Planprüfberichte zu übergeben sind. Die Abnahmeprüfung ist als Vollprüfung in elektro- und bautechnischer sowie arbeitsschutzrechtlicher Sicht durchzuführen.
- 2.10 Die Signaltechnische Planung ist durch einen vom EBA zugelassenen signaltechnischen Sachverständigen in betrieblicher und signaltechnischer Hinsicht zu prüfen

und dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, über den Bauvorlageberechtigten oder EBL mit Prüfbericht zur eisenbahntechnischen Einsicht vorzulegen.

- 2.11 Das Erdplanum muss nach den Vorgaben der Obri-NE und des Bodengutachtens hergestellt werden, die Herstellung ist durch einen Bodengutachter zu begleiten und abzunehmen.
- 2.12 Die statische Berechnung der Stützbauwerke ist durch einen anerkannten bautechnischen Prüfer zu prüfen.
- 2.13 Der Einbau der neuen Weichen ist durch Weichenkarteiblätter zu dokumentieren. Werden Gleisanlagen gemäß Abschnitt 8 Obri-NE durchgehend verschweißt, sind Aufschreibungen über die Herstellung verschweißter Gleise vorzunehmen. Die Schweißungen dürfen nur von einer dafür zugelassenen Oberbaufirma durchgeführt werden. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ein Gleislagebestandsplan zu erstellen. Darin sind alle gleisgeometrischen Angaben zu vermerken.
- 2.14 Die Anschlussgrenze zwischen den Infrastrukturen der HLB GmbH und der HLB Basis AG sowie die Weichenbezeichnungen sind in der Örtlichkeit zu kennzeichnen.
- 2.15 Das Grenzzeichen Ra 12 ist grundsätzlich gemäß dem Regelwerk der DGUV bei einem Gleisabstand von 4,0 m aufzustellen.
- 2.16 An den Stumpfgleisen außerhalb der Halle sind bremsende Gleisabschlüsse vorzusehen. Am Abschluss der Hallengleise sind geeignete (z.B. aufklappbare) Gleisabschlüsse zu montieren.
- 2.17 Die Hallentore sind beidseitig mit Sh 2 Signalen zu kennzeichnen.
- 2.18 Die maschinentechnischen Einrichtungen (z.B. Hebebockanlage, Krananlage, Dacharbeitsbühnen, Gleistore) und überwachungsbedürftigen Anlagen für die kein Nachweis einer Typprüfung (Baumusterprüfung) oder eine EG-Konformitätserklärung vorliegt, sind vor der Inbetriebnahme von einem Sachverständigen abzunehmen. Die zugehörigen Prüfbücher sind anzulegen und zur Abnahme vorzulegen.
- 2.19 Für die bauliche Ausgestaltung der Arbeitsstätte ist u. a. die DGUV Regel 109-009 und die Schrift 827 des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zu beachten. Bei der Herstellung des Messgleises sind die Vorgaben der DIN 27202 ff. zu beachten.
- 2.20 Die schwenkbaren Elemente und Einrichtungen von Förderanlagen und Dacharbeitsbühnen müssen für die Zufahrt von Fahrzeugen bei eingeschalteter Oberleitung in Ruhestellung außerhalb des Lichtraumprofils festgelegt werden können.

- 2.21 Die Ausführungsunterlagen der aufgeständerten Fahrbahn und der im Verkehrslastbereich der Eisenbahn befindlichen Bauteile (z. B. Gleiswannen, Hallenboden) sind von einem vom EBA anerkannten bautechnischen Prüfenieur zu prüfen. Die geprüften Übersichtsunterlagen sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, mit Prüfbericht über den Bauvorlageberechtigten oder EBL zur eisenbahntechnischen Einsicht vorzulegen. Für die Befestigung der Schiene sind die Regeln der Oberbauvorschriften einschl. Regelrichtzeichnung und Zulassungen zu beachten. Dies gilt sinngemäß auch für den Außenbereich. Für die aufgeständerten Fahrbahnen sind Bauwerksbücher anzulegen.
- 2.22 Die Sicherung von Verkehrsteilnehmern, die die an der Hallenstirnseite einfahrtseitig vorhandene Umfahrung nutzen, ist durch betriebliche Maßnahmen zu gewährleisten (insbesondere Kennzeichnung des Verkehrsweges im Abstand zu den Hallentoren, Ausfahrt nur mit Schrittgeschwindigkeit).
- 2.23 Nach Abschluss der Baumaßnahme ist eine gebührenpflichtige eisenbahntechnische Abnahme durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, erforderlich. Diese ist rechtzeitig durch die Vorlage der folgenden Unterlagen zu beantragen:
- Abnahmebescheinigung bzw. Zustimmung der VBG, der Arbeits- und Umweltschutzbehörde und der örtlichen Baugenehmigungsbehörden,
 - Protokoll der Abnahme der DB InfraGO AG zur Oberleitungsanlage im Anschlussbereich, Abnahmeprotokolle der Sachverständigen über elektrotechnische, signaltechnische und im Eisenbahnverkehrslastbereich befindlicher Bauteile mit zugehöriger Dokumentation,
 - tatsächliches örtliches Aufmaß der Gleisanlage, der Abstandsmaße einschließlich Bestandspläne,
 - Abnahmebescheinigung über die Gleisbauarbeiten nach Abschnitt 13.7 Obri-NE einschließlich Weichenkarteiblätter,
 - Prüfbücher der maschinentechnischen Einrichtungen,
 - Bedienungsanweisung und Anweisung für den Eisenbahnbetrieb der Wartungseinrichtung und Infrastrukturanschlussvertrag zwischen der HLB Basis AG und der HLB GmbH,
 - Dokumentation der Unterweisung der Mitarbeiter im Eisenbahnbetrieb.

- 2.24 Aufgrund der Abnahme können weitere Auflagen ausgesprochen werden.
- 2.25 Die Eröffnung des Betriebes bedarf der Erlaubnis nach § 7 f AEG durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Dezernat III 33.1, Landeseisenbahnaufsicht, welche durch die HLB GmbH rechtzeitig zu beantragen ist.
- 2.26 Folgende Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, Richtlinien und anerkannten Regeln sind u. a. in der jeweils aktuellen Fassung in eisenbahntechnischer Hinsicht zu beachten:

Gesetzliche Grundlagen

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Hessisches Eisenbahngesetz (HEisenbG)
- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)
- Eisenbahnsignalordnung (ESO)

Unfallverhütungsvorschriften der BG Bahnen

- DGUV Vorschrift 1 - Grundsätze der Prävention
- DGUV Vorschrift 73 - Schienenbahnen
- DGUV Information 214-009 - Gestaltung von Sicherheitsräumen, Sicherheitsabständen und Verkehrswegen
- DGUV Vorschrift 77 - Arbeiten im Bereich von Gleisen
- BGI 834 - Sicheres Verhalten betriebsfremder Personen im Gleisbereich von Eisenbahnen
- BGI 529 - Rangieren bei Eisenbahnen
- DGUV Regel 109-009 - Fahrzeug-Instandhaltung

Vorschriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen)

- Obri-NE Oberbau-Richtlinie für NE-Bahnen
- BÜV-NE Bahnübergangsvorschriften für NE-Bahnen
- SIG-VB-NE Bedienung von Signalanlagen für NE-Bahnen

- BUVO-NE Betriebsunfallvorschriften für NE-Bahnen
- VDV 360 Eisenbahn-Stell- Einrichtungen
- VDV 361 Eisenbahn-Signal-Anlagen
- VDV 362 Bahnübergänge in abgeschlossenen Werksbereichen
- VDV 827 Gestaltungsempfehlungen für Werkstätten des SPNV

Vorschriften der DB-AG (sinngemäße Anwendung)

- Ril 800 Bahnanlagen entwerfen
- Ril 804 Eisenbahnbrücken planen, bauen und instandhalten
- Ril 820 bis Ril 824 Oberbaurichtlinien für Regelspurbahnen
- Ril 836 Erdbauwerke planen, bauen und instandhalten
- Ril 997 Oberleitungsanlagen planen, errichten und instandhalten

3. Naturschutz

Naturschutzrechtliche Nebenbestimmungen:

- 3.1 Baubeginn und Bauabschluss sind dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, unverzüglich anzuzeigen.
- 3.2 Alle Baumaßnahmen sind unter größtmöglicher Schonung der betroffenen Biotope und durch den Einsatz umweltschonender Arbeitstechniken durchzuführen. Durch Baumaßnahmen beeinträchtigte Flächen sind unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten gemäß der Planung wiederherzustellen.
- 3.3 Bei einer Umsetzung der Baumaßnahme zwischen dem 1. März und 30. September sind Vergrämuungsmaßnahmen in Form von Mulchen, Freischneiden und Mähen u.ä. auf den Flächen erforderlich, die als potenzieller Lebensraum geeignet sind, um sicherzustellen, dass keine Tierarten zu Schaden kommen (Abweichungen sind in Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde möglich, wenn vorher eine Begutachtung der Flächen durch ein Fachbüro erfolgt ist und eine Freigabe vorliegt, die Witterung es erforderlich macht oder nicht absehbare Zustände eintreten).
- 3.4 Neben den vorgesehenen Vegetationsschutzmaßnahmen sind im Bereich der umgesetzten CEF Maßnahmen Schutzmaßnahmen vorzusehen, die dieses Gebiet ausrei-

chend gegen Störungen absichern, so dass die vorgezogenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen vollständig greifen können. Rechtzeitig vor Baubeginn sind diese Schutzmaßnahmen gemeinsam mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, abzustimmen.

- 3.5 Die Vorschriften der DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zum Schutz des vorhandenen Baumbestandes sind entsprechend anzuwenden.
- 3.6 Die Rodung und der Rückschnitt von Gehölzen sind außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 30. September bis zum 1. März durchzuführen. Sollte von diesen Zeiten abgewichen werden, ist die Zustimmung Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, erforderlich.
- 3.7 Alle Ein- und Nachsaaten dürfen nur mit gebietseigenem Saatgut (Regiosaatgut) durchgeführt werden. Sowohl die Einsaatmischungen der Ruderalflächen, als auch für die extensiven Wiesen sind im Vorfeld mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, abzustimmen. Aufgrund der Größe der einzusäenden Flächen, ist das Saatgut frühzeitig zu bestellen. Die Saatbeetvorbereitungen sind fachgerecht auszuführen. Der erforderliche Schröpfungsschnitt ist so auszuführen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände eintreten.
- 3.8 Die in den Unterlagen benannten Gestaltungsmaßnahmen sind auch Ausgleichsmaßnahmen und als solche zu werten.
- 3.9 Sollten Änderungen zu den genehmigten Plänen erforderlich sein, ist die Zustimmung des Regierungspräsidiums Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, frühzeitig einzuholen.
- 3.10 Die Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, ist zu den durchzuführenden Baubesprechungen in Bezug auf Naturschutzbelange einzuladen.

Ausgleich und Ersatz, Ausführungsplanung:

- 3.11 Um sicherzustellen, dass die Insekten ein kontinuierliches Nahrungsangebot haben, sollten die Bereiche für die eine zweimalige Mahd vorgesehen ist, abschnittsweise gemäht werden.
- 3.12 Insbesondere bei der Pflanzung der Einzelbäume ist darauf zu achten, dass jeder Baum unter Berücksichtigung des sich im Laufe der Jahre ausdehnenden Platzbedarfs einen ausreichend großen Wurzelraum zur Verfügung hat. Es ist genügend humusreicher Boden zu verwenden, damit genügend Wasser gespeichert werden kann. Die ökologische Baubegleitung hat die Pflanzarbeiten zu überwachen.

- 3.13 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die in Anspruch genommenen Flächen über einen Zeitraum von 3 Jahren zweimal jährlich in der Vegetationsperiode auf das Auftreten von invasiven Arten (z.B. Riesenbärenklau, Goldrute, Japanischer Staudenknöterich, Drüsiges Springkraut) zu kontrollieren. Auftretende Ansiedlungen invasiver Arten sind umgehend fachgerecht zu beseitigen. Die durchgeführten Kontrollen sind zu dokumentieren.
- 3.14 Eine Überprüfung des Zielerreichungsgrades für die festgelegten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist vorzusehen (auch für den Anwuchserfolg der Rauhen Nelke). Es ist jährlich bis zum 1. Oktober eine Dokumentation vorzulegen, aus der erkennbar ist, ob die Kompensationsmaßnahmen umgesetzt sind und gepflegt werden. Sollte sich herausstellen, dass die Ziele nicht erreicht werden, behält sich das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, Forderungen zur Nachbesserung vor.
- 3.15 Das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, behält sich die Forderung einer Abschlussbilanzierung vor.
- 3.16 Zur Sicherstellung einer ausreichenden Einbindung von Osten, sollten auch großkronige heimische Bäume verwendet werden.
- 3.17 Für die Ökokontomaßnahme des verbleibenden Biotopwertdefizites in Höhe von 1.062.247 WP ist spätestens 4 Wochen nach Zustellung des Bescheides, der Abbuchungsbeleg von der unteren Naturschutzbehörde des Wetteraukreises vorzulegen. Sollten die Ökopunkte nicht mehr zur Verfügung stehen oder aus rechtlichen Gründen nicht geeignet sein, behält sich das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, Nachforderungen vor.
- 3.18 Die Abnahme der Ökokontofläche ist spätestens mit Baubeginn bei der Unteren Naturschutzbehörde des Wetteraukreises zu beantragen.
- 3.19 Die Abbuchung der verfügbaren Punkte ist spätestens mit Abschluss der Baumaßnahme bei der Unteren Naturschutzbehörde des Wetteraukreises zu beantragen.

Artenschutzrechtliche Nebenbestimmungen:

- 3.20 In Abhängigkeit des Zeitpunktes des Baubeginns sind möglicherweise vor Baubeginn noch artenschutzrechtliche Überprüfungen auf Teilflächen nötig. Die endgültige Entscheidung erfolgt vor Baubeginn durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz.
- 3.21 Die CEF- Maßnahmen auch für den Bluthänfling sind vor Baubeginn umzusetzen und müssen wirksam sein. Dies ist durch die ökologische Baubegleitung nachzuweisen

und dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, vorzulegen.

Ökologische Baubegleitung:

- 3.22 Die Umsetzung der natur- und artenschutzrechtlichen Auflagen ist durch eine qualifizierte ökologische Baubegleitung aus dem Fachbereich der Landschaftspflege oder vergleichbarer Fachrichtungen zu begleiten und sicherzustellen.

Vor Baubeginn ist dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, die damit beauftragte Person mit folgenden Angaben schriftlich zu benennen: Name, Postadresse, Telefonnummer (Festnetz +Mobiltelefon), E-Mail-Adresse.

- 3.23 Die ökologische Baubegleitung berichtet dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, ab dem Beginn der Rodungsarbeiten/Baufeldfreiräumung bis zum Abschluss der Tiefbau- und Erdarbeiten i.d.R. alle zwei Wochen über den Sachstand der Tiefbau- und Erdarbeiten, danach bis zum Abschluss aller Bauarbeiten monatlich unaufgefordert. In den Berichten sind alle naturschutzrechtlich relevanten Maßnahmen im Hinblick auf ihre sach- und fristgerechte Ausführung, ggf. mit Fotodokumentation, zu beschreiben. Darüber hinaus berichtet die ökologische Baubegleitung anlassbezogen und/oder sofern es die in den o.g. naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen vorgegebenen Berichtspflichten erfordern.

Lichtemission:

- 3.24 Insbesondere für den Bereich der CEF Maßnahmen sind in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung V, Dezernat V 53.1 – Naturschutz, Beleuchtungseinrichtungen zu verwenden, die eine Beeinträchtigung dieser Fläche weitestgehend ausschließen. Auch für die übrigen Kompensationsmaßnahmen auf dem Gelände sind insektenfreundliche Beleuchtungen zu wählen.
- 3.25 Die Außenbeleuchtung ist gemäß BImSchG und BNatSchG auf das notwendige Maß zu reduzieren. Überall dort, wo nicht gänzlich auf eine Beleuchtung verzichtet werden kann, ist diese energiesparend, blend- und streulichtarm sowie arten- und insektenfreundlich zu gestalten.
- 3.26 Die Dauer der Beleuchtung darf die Betriebszeit nicht überschreiten.
- 3.27 Zulässig sind nur voll abgeschirmte Leuchten (0 % Upward Light Ratio) mit vollständig geschlossenem, staubdichtem Gehäuse (Schutzklasse IP 65) und einem für die meisten Arten wirkungsarmen Farbspektrum (ohne UV-Anteil, Farbtemperatur 1600 – 2400 K, max. 3000 K), deren Oberfläche sich nicht auf mehr als 60 °C aufheizt.

- 3.28 Die Lichtpunkthöhen sind möglichst niedrig zu halten.
- 3.29 Die höchstzulässige Beleuchtungsstärke beträgt grundsätzlich 5 Lux für die Weg- und Zugangsbeleuchtung von Grundstücken sowie 10 Lux für Hof- und Parkplatzbeleuchtung.
- 3.30 Nicht erlaubt sind das flächige Anstrahlen von Fassaden, freistrahkende Röhren und rundum strahlende Leuchten mit einem Lichtstrom von über 50 Lumen. Nicht erlaubt ist zudem das Anstrahlen von Gewässern und Vegetation.
- 3.31 Stellen die Technischen Regeln für Arbeitsstätten andere Anforderungen bei nächtlicher Beleuchtungspflicht, so gelten diese; allerdings sind die dort festgesetzten Mindestmaße nicht erheblich zu überschreiten.

4. Abwasseranfall bzw. –behandlung/-ableitung

- 4.1 Es sind die Anforderungen der Anhänge 40 und 49 der AbwV bei der Einleitung des in der Kombihalle anfallende Abwassers in die öffentliche Kanalisation einzuhalten. Eine geeignete Abwasserbehandlungsanlage ist vorzusehen.
- 4.2 Werkstätten, in denen Fahrzeuge instandgehalten und instandgesetzt werden, sind gemäß den Erläuterungen zum Anhang 49 „Mineralöhlhaltiges Abwasser“ der Abwasserverordnung abwasserfrei zu halten. Dies gilt sowohl für die Bodenfläche als auch für Gruben.
- 4.3 Es ist sicherzustellen, dass aus dem Werkstattbereich weder mit Mineralöl oder sonstigen Schmutzstoffen verunreinigtes Wasser als auch mögliches Reinigungswasser in die Entwässerungsabläufe mit Anschluss an die Schmutzwasser- oder Regenwasserkanalisation gelangen kann.
- 4.4 Bei der Verwendung von serienmäßig hergestellten Bauteilen für Abwasserbehandlungsanlagen (z.B. Ölabscheider) sind gemäß WasBauPVO die baurechtlichen Verwendbarkeits- und Übereinstimmungsnachweise zu führen.
- 4.5 Die Abscheideranlagen / Wasseraufbereitungsanlagen mit Einleitung sind vor Inbetriebnahme und anschließend im Abstand von 2 ½ Jahren durch einen anerkannten Sachverständigen nach Indirekteinleiterverordnung zu überprüfen. Die Prüfberichte sind dem Kreisausschuss des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, vorzulegen.
- 4.6 Die Entwässerungsleitungen und die Wasseraufbereitungsanlagen mit Abscheider, Schlammfang und Entnahmebecken sind vor Inbetriebnahme auf Dichtheit zu über-

prüfen. Diese Prüfung ist alle fünf Jahre zu wiederholen. Das Ergebnis ist dem Kreis Ausschuss des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, auf Verlangen vorzulegen. Werden Undichtigkeiten festgestellt, sind die Ursachen zu beseitigen und durch erneute Dichtigkeitsprüfung die ordnungsgemäße Sanierung zu überprüfen.

- 4.7 Die geltenden DIN-Vorschriften (DIN 1999, DIN EN 858, DIN 1986 usw.) sind sowohl während der Bauausführung als auch bei dem Betrieb der Anlagen zu beachten. Die Abscheideranlagen / Wasseraufbereitungsanlagen sind gemäß DIN EN 858 zu dimensionieren.
- 4.8 Die Abscheideranlagen / Wasseraufbereitungsanlagen müssen über bauaufsichtliche Zulassungen verfügen. Diese Zulassungen (Prüfzeugnis / allgemeine bauaufsichtliche Zulassung) sind dem Kreis Ausschuss des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, vorzulegen.
- 4.9 Die zwischen den Abscheideranlagen / Wasseraufbereitungsanlagen und öffentlichem Kanal geplanten bzw. vorhandenen Kontrollschächte sind baulich so auszubilden, dass Probenahmen des zufließenden Abwassers jederzeit möglich sind.
- 4.10 Die Dichtigkeit der Abwasserleitungen ist sicherzustellen. Es ist daher besonders Wert auf einwandfreie Muffendichtung zu legen, damit ein Austreten von Abwasser oder Eindringen von Grundwasser vermieden wird.
- 4.11 Die Abdeckungen von Schlammfängen, Leichtflüssigkeitsabscheidern, Wasseraufbereitungsanlagen und Kontrollschächten sind so zu dimensionieren, dass sie den auftretenden Verkehrsbelastungen sicher standhalten. Die Einstiegsöffnungen für die Schächte und Bauwerke müssen für Kontroll- und Reinigungszwecke zugänglich bleiben und dürfen nicht überbaut oder mit Boden überdeckt werden.
- 4.12 Von der Herstellerfirma ist eine ausführliche Betriebsanleitung für die Abscheideranlagen / Wasseraufbereitungsanlagen anzufordern. Diese ist von der Vorhabenträgerin aufzubewahren. Darüber hinaus ist ein Betriebsbuch zu führen, in das die Ergebnisse und Wartungsarbeiten einzutragen sind. Das Betriebsbuch ist den Beauftragten des Kreis Ausschusses des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, auf Verlangen vorzulegen.
- 4.13 Betrieb und Wartung der Anlagen sind entsprechend DIN EN 858 und DIN 1999 Teil 100 sowie den Angaben in der Betriebsanleitung und der bauaufsichtlichen Zulassung durchzuführen. Die Feststellungen und durchgeführten Arbeiten sind in einem Wartungsbericht zu erfassen, dieser ist dem Betriebsbuch beizufügen.

- 4.14 Der in der Wasseraufbereitungsanlage, Abscheideranlage oder Schlammfang anfallende Schlamm sowie evtl. anfallende Leichtflüssigkeiten sind ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen.
- 4.15 Die Oberflächen, die mit Abwasser aus Werkstatt, Fahrzeugreinigung und Teilreinigung beaufschlagt werden und die über Wasseraufbereitungsanlage, Abscheider oder Schlammfang entwässert werden, sind flüssigkeitsdicht und beständig auszuführen. Dabei ist auf eine eindeutige Abwasserführung zu achten.
- 4.16 Die Bedingungen der Abwassersatzung der Kommune bei der Einleitung des Abwassers aus der Grundstücksentwässerung in den öffentlichen Abwasserkanal sind zu beachten und einzuhalten.

Entwässerung Niederschlagswasser:

- 4.17 Die Ableitung des Niederschlagswassers ist zur Entlastung der Vorflut auf 3 l/(s ha) zu beschränken.
- 4.18 Die Bedingungen der Abwassersatzung der Kommune bei der Einleitung des Niederschlagswassers aus der Grundstücksentwässerung in den öffentlichen Regenwasserkanal sind zu beachten und einzuhalten. Insbesondere ist durch geeignete Dimensionierung und Ausführung sicherzustellen, dass nur nicht verunreinigtes Niederschlagswasser eingeleitet wird.

5. Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

- 5.1 Es sind die Anforderungen gemäß AwSV beim Lagern, Abfüllen und Verwenden zu beachten.
- 5.2 Bei der Verwendung von Bauprodukten für ortsfest verwendete Anlagen zum Lagern, Abfüllen und Umschlagen von wassergefährdenden Stoffen ist § 1 Nr. 2 WasBauPVO einzuhalten.
- 5.3 Sofern Kälteanlagen bei dem Vorhaben vorgesehen sind, sind für Planung und Errichtung nach AwSV insbesondere §§ 19 Abs. 4 und 35 AwSV zu beachten.
- 5.4 Vor der erstmaligen Inbetriebnahme sind für alle geplanten Anlagen (Gefahrgutlager I und II, Altölsammeltank) Prüfungen durch einen anerkannten Sachverständigen nach § 52 AwSV durchzuführen. Der Betreiber hat darüber dem Kreisausschuss des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, einen Prüfbericht vorzulegen.

- 5.5 Die angezeigten Anlagen unterliegen der Fachbetriebspflicht nach WHG. Sie dürfen nur von nach WHG zugelassenen Fachbetrieben eingebaut, aufgestellt, instandgehalten sowie instandgesetzt werden.
- 5.6 Der Betreiber der Anlagen hat diese und deren Zubehör im Abstand von 5 Jahren durch einen Sachverständigen nach § 52 AwSV auf den ordnungsgemäßen Zustand der gesamten Anlage überprüfen zu lassen. Die Fristen für die wiederkehrenden Prüfungen beginnen mit dem Abschluss der Prüfung vor Inbetriebnahme. Der Betreiber hat darüber dem Kreisausschuss des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, einen Prüfbericht vorzulegen.
- 5.7 Im Falle der Stilllegung der Anlagen sind Prüfungen durch einen Sachverständigen nach § 52 AwSV durchzuführen. Die Prüfbescheinigung ist dem Kreisausschuss des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, vorzulegen.
- 5.8 Die Anlagen müssen mit einem dichten und dauerhaft beständigen Auffangraum oder doppelwandig mit Leckageanzeige ausgerüstet sein.
- 5.9 Sicherheitsrelevante Bauteile wie Rückhalteeinrichtungen, hier insbesondere Bauart und Abdichtung der Auffangräume und Auffangwannen, müssen über allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen (Bauartzulassungen, BIBt-Prüfzeichen, CE-Kennzeichnung) oder entsprechende Konformitätserklärungen verfügen. Die Bauartzulassungen bzw. die Konformitätserklärungen sind bis zu der Inbetriebnahmeprüfung vorzulegen.
- 5.10 Für die Gefahrgutlager ist eine Betriebsanweisung mit Überwachungs-, Instandhaltungs- und Alarmplan aufzustellen. Das Bedienpersonal ist regelmäßig, insbesondere über die Betriebsanweisung, zu unterrichten.
- 5.11 Es ist darauf zu achten, dass dort, wo wassergefährdende Stoffe umgeschlagen und gelagert werden, eine flüssigkeitsdichte und beständige Fläche vorhanden ist. Dies gilt auch für den Umschlagbereich zur Be- und Entladung der Fahrzeuge.
- 5.12 Bodenabläufe dürfen im Wirkungsbereich der Anlagen oder Behälter nicht vorhanden sein oder müssen bei Umschlagvorgängen verschlossen werden oder sind an zusätzliche Sicherheitseinrichtungen anzuschließen.
- 5.13 Austretende wassergefährdende Stoffe müssen schnell und zuverlässig erkannt, zurückgehalten und verwertet oder ordnungsgemäß entsorgt werden.
- 5.14 Der Termin der AwSV-Inbetriebnahmeprüfung nach Ziffer 4.1, ist dem Kreisausschuss des Wetteraukreises, Fachstelle Wasser- und Bodenschutz, zwei Wochen vor Ausführung mitzuteilen.

- 5.15 Die neu zu errichtenden Anlagen dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn die unter A.IV.5 festgesetzten Auflagen umgesetzt sind und eine Inbetriebnahmeprüfung durch einen anerkannten Sachverständigen gemäß § 52 AwSV durchgeführt wurde.

6. Abfallwirtschaft

Nebenbestimmungen:

- 6.1 Bei der Beprobung, Einstufung und Verwertung des bei der Baumaßnahme anfallenden Abfalls sind die Regelungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“ in der aktuellen Fassung (www.rp-darmstadt.de Startseite -> Umwelt & Energie -> Abfall -> Bau- und Gewerbeabfall) von der Vorhabenträgerin als Abfallbesitzerin und Auftraggeberin sowie allen weiteren mit den Abbruch- und Entsorgungsarbeiten Befassten zu beachten.
- 6.2 Die vorherige Zustimmung der Abfallbehörde (Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat 42.2) zu dem Beprobungsumfang, der Einstufung sowie zu den beabsichtigten Entsorgungsmaßnahmen ist einzuholen, wenn mit speziellen nutzungsbedingten Schadstoffgehalten in den Bauabfällen zu rechnen ist oder solche noch unvorhergesehen auftreten sollten.
- 6.3 Material auch aus räumlich kleineren Bereichen mit Schadstoffbelastungen ist von geringer belastetem Material zu trennen und den passenden Entsorgungsfractionen zuzuordnen, soweit es technisch durchführbar ist. Die für die schadlose Verwertung maßgeblichen Konzentrationen an Schadstoffen dürfen zum Zweck einer umweltverträglichen Verwertung weder durch die Zugabe von geringer belastetem Material gleicher Herkunft noch durch Vermischung mit anderen unbelasteten Stoffen eingestellt werden.
- 6.4 Hinsichtlich der Beprobung ist die Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/Beseitigung von Abfällen (LAGA PN 98) vom 14. Mai 2003 (StAnz. Hessen Nr. 23 vom 09.06.2003, S. 2288) anzuwenden.
- 6.5 Teerhaltige Abfälle mit einem PAK-Gehalt ≥ 400 mg/kg und/oder einem Benzo(a)pyren-Gehalt ≥ 50 mg/kg (für die Prüfung auf teerpechhaltigen Straßenaufbruch sind Schnellverfahren wie das so genannte Lackansprühverfahren maßgebend) sind als gefährliche Abfälle einzustufen.
- 6.6 Die Zustimmung zu der beantragten Maßnahme und Anerkennung als sinnvoller Zweck und ordnungsgemäße stoffliche Verwertung von Erdaushub gemäß KrWG wird nur unter der Maßgabe erteilt, dass die Auffüllmaßnahme mit Abfällen eine Substitution von Rohstoffen (natürlichem Boden, Steinen oder anderen extra dafür zu

beschaffenden Baumaterialien) darstellt. Vor Beginn der Auffüllung ist daher die Zustimmung der zuständigen Bodenschutzbehörde einzuholen.

- 6.7 Es ist ein Abschlussbericht über die Entsorgungsmaßnahme anzufertigen und der zuständigen Bodenschutzbehörde vorzulegen. Der Bericht muss in tabellarischer Form die angefallenen Erdaushub- bzw. Bauschuttmengen > Z2 sowie weitere Bauabfälle, die Verwertungs- und Beseitigungswege sowie besondere Auffälligkeiten dokumentieren.

Hinweise:

- 6.8 Mit Inkrafttreten der ErsatzbaustoffV zum 01. August 2023 gelten für mineralische Ersatzbaustoffe die in der ErsatzbaustoffV genannten Grenzwerte und Orientierungswerte (Materialwerte). Die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) sind somit abgelöst.

Davon nicht berührte Anforderungen des Merkblattes „Entsorgung von Bauabfällen“, Stand: 01. September 2018 der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel, sind weiterhin zu beachten. Das Merkblatt ist unter <https://rp-darmstadt.hessen.de/umwelt-und-energie/abfall/bau-und-gewerbeabfall/bodenmaterial-und-bauschutt> zu erhalten.

Gemäß § 22 EBV ist der Einbau bestimmter mineralischer Ersatzbaustoffe oder deren Gemische ab einem vorgesehenen Einbaugesamtvolumen von mindestens 250 m³ sowie der Einbau bestimmter mineralischer Ersatzbaustoffe in Wasserschutzgebieten / Heilquellenschutzgebieten vier Wochen vor Beginn des Einbaus schriftlich oder elektronisch der Abfallbehörde (Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat 42.2) von der Vorhabenträgerin anzuzeigen.

- 6.9 Ist eine Aufbereitung des Abfalls am Entstehungsort vorgesehen, besteht die Genehmigungspflicht erst, wenn die Anlage länger als 12 Monate betrieben wird (§ 1 Abs. 1, Satz 2 der 4. BImSchV) oder wenn Abbruchabfälle behandelt werden, die nicht am Betriebsort der Anlage angefallen sind.
- 6.10 Das Material ist kein Abfall (§ 2, Abs. 11 KrWG), wenn es an der Anfallstelle für einen Wiedereinbau zeitnah verwendet wird. Die Wiederverwendung muss insbesondere den Anforderungen der Vorsorge des Bodenschutz- und des Wasserrechts entsprechen. Die dafür zuständigen Behörden sind vor dem Wiedereinbau zu beteiligen. Letzteres gilt auch für die Verwertung angefallener Abfälle an anderer Stelle zur Verfüllung oder zum Bau technischer Bauwerke wie z.B. Dämmen oder Lärmschutzwällen. Wenn festgestellte Belastungen oder Störstoffe einen Wiedereinbau ausschließen, unterliegt das Material dem Abfallrecht.

- 6.11 Für die zeitweilige Zwischenlagerung von Abfällen auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle kann bei Überschreiten gewisser Mengenschwellen eine Genehmigungspflicht nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz bestehen, wenn die Zwischenlagerung über das Bereitstellen zum Abtransport hinausgeht (also nicht mehr in einem räumlich untergeordneten Ausmaß und im Rahmen einer regelmäßigen Abfuhr erfolgt). In diesen Fällen ist eine Abstimmung mit der Abfallbehörde (Regierungspräsidium Darmstadt, Abt. Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, Dezernat 42.2) erforderlich. Soll nicht kontaminiertes Bodenmaterial auf dem Gelände der Entstehung der Abfälle in einer gesicherten und konkreten Maßnahme wiederverwendet werden, besteht keine Genehmigungspflicht für die Zwischenlagerung.
- 6.12 Erzeuger und Besitzer der Bau- und Abbruchabfälle müssen ihren Pflichten zur getrennten Sammlung, der vorrangigen Zuführung zur Wiederverwendung und zum Recycling sowie deren Dokumentation nachzukommen. Die Dokumentation nach § 8 Abs. 3 GewAbfV über die getrennte Sammlung, die Zuführung der getrennt gesammelten Abfälle zu Wiederverwendung oder Recycling bzw. im Ausnahmefall über die technische Unmöglichkeit oder wirtschaftliche Unzumutbarkeit, ist auf Verlangen der zuständigen Abfallbehörde vorzulegen.

Die Dokumentation hat gemäß § 8 Abs. 3 GewAbfV wie folgt zu erfolgen:

- Getrennte Sammlung: Lagepläne, Lichtbilder, Praxisbelege wie z.B. Liefer- oder Wiegescheine,
- Zuführung der getrennt gesammelten Abfälle zu Wiederverwendung oder Recycling: Annahmeerklärung desjenigen, der die Abfälle annimmt mit mindestens Angaben zu Name und Anschrift des Annehmenden, Masse und beabsichtigter Verbleib der Abfälle.
- Abweichen von der Pflicht zur getrennten Sammlung im begründeten Ausnahmefall: Darlegung der technischen Unmöglichkeit (z.B. aus rückbaustatischen oder rückbautechnischen Gründen oder aus Platzgründen für die Aufstellung von mehreren Behältern) oder wirtschaftlichen Unzumutbarkeit (z.B. sehr geringe Menge oder hohe Verschmutzung).

7. Immissionsschutz

anlagenbedingter Lärm

- 7.1 Sollten die in der Schallimmissionsprognose der DEKRA Automobil GmbH mit der Bericht-Nr. 21486/A26692/553614389-B03 vom 23.08.2023 berücksichtigten Betriebsabläufe verändert und / oder die berücksichtigten Eingangsdaten verändert, erhöht oder ausgeweitet und / oder die Wartung von reinen Diesel- / Elektrolokomotiven

und Güterzügen geplant werden, so wird eine schalltechnische Ergänzung notwendig.

7.2 Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Innenpegel dürfen nicht überschritten werden:

Betriebsbereich	L AFTEq, innen [dB(A)]	Einwirkdauer T
Werkstattgebäude	≤ 80	24 h/Tag
Kombigebäude	≤ 86	24 h/Tag

L AFTEq, innen: Innenpegel incl. Berücksichtigung des Impulszuschlages in dB(A)

7.3 Die für die verschiedenen Bauteile in der nachfolgenden Tabelle vorgegebenen Schalldämmmaße müssen im eingebauten und betriebsfertigen Zustand eingehalten werden:

Bauteil		Rw ¹⁾ [dB]
Wände	massiver Stahlbetonsockel	50 – 2 = 48
	Sandwichpanele mit Mineralwolldämmung	32 – 2 = 30
Dach	Trapezblech mit Mineralwolldämmung und Dachabdichtung	37 – 2 = 35
Türen	handelsübliche Hallentüren Tages- und Nachtzeit geschlossen	25 – 5 = 20
Tore	handelsübliche Sektionaltore Tages- und Nachtzeit geöffnet	0
Lichtbänder	handelsübliche Lichtbänder Tages- und Nachtzeit geschlossen	20 – 2 = 18
Rauchwärmeabzüge	handelsübliche Rauchwärmeabzüge Tages- und Nachtzeit geöffnet	0
Fenster	handelsübliche Isolierverglasung Tages- und Nachtzeit geschlossen	33 – 2 = 31

Rw: bewertetes Schalldämm-Maß in dB

¹⁾: Bei Prognoseberechnungen wird ein Sicherheitsbeiwert von 2 dB(A) für Außenbauteile und für Türen und Tore von 5 dB(A) berücksichtigt.

7.4 Das Öffnen und Schließen der Tore, Türen, Fenster und Rauchwärmeabzüge muss, wie in der Tabelle unter Ziffer 7.3 vorgegeben, zur Tages- und Nachtzeit umgesetzt werden.

Planfeststellungsbeschluss

Neubau einer Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge in Butzbach

- 7.5 Durch eine interne Betriebsanweisung muss sichergestellt werden, dass das „Öffnen“ und „Schließen“ der Tore, Türen, Fenster und Rauchwärmeabzüge entsprechend geregelt ist.
- 7.6 Die in der folgenden Tabelle aufgeführten Eingangsdaten für den LKW- und Zug-Verkehr, die Be- und Entladungsvorgänge, den Betrieb der Gabelstapler, die Entsorgung von Abfällen, etc. müssen eingehalten werden:

Schallquelle	L WA, 1h [dB(A)]	L WAF- max [dB(A)]	Einwirkdauer T
Fahrweg Lkw An- und Auslieferung	63,0	105	8 Lkw/Tag 16 Vorgänge/Tag
Fahrweg Lkw Entsorgung Abfälle	63,0	105	2 Lkw/Tag 4 Vorgänge/Tag
Fahrweg Elektrotriebwagen	72,0	105	40 Vorgänge/Tag 4 Vorgänge/Nacht h

Schallquelle	L WAF _{Teq} , 1h [dB(A)]	L WAF- max [dB(A)]	Einwirkdauer T
Entladung Lieferwagen per Hand	80,0	100	1 h/Vorgang 5 Vorgänge/Tag

Schallquelle	L WAF _{Teq} [dB(A)]	L WAF- max [dB(A)]	Einwirkdauer T
Fahrweg Dieseltriebwagen	103,0	110	40 Vorgänge/Tag 4 Vorgänge/Nacht h
Lkw-Rangieren	99,0	105	2 min./Vorgang 10 Vorgänge/Tag
Betrieb Gabelstapler mit Elektroantrieb auf dem Betriebsgelände	98,0	106	16 h /Tag
Betrieb „Honigbiene“ (Entsorgungsfahrzeug) mit Elektroantrieb auf dem Betriebsgelände	98,0	106	8 h/Tag
Lkw Entsorgung von Abfällen	104,0	108	10 min./Vorgang

			1 Vorgang/Tag
Lkw Saugwagen Entsorgung von Altölen	106,0	110	1 h/Vorgang 1 Vorgang/Tag
Betrieb Test Typhon Triebwagen	137,0	137	1 sec./Vorgang 32 Vorgänge/Tag
Betrieb Elektrotriebwagen in Wartezustand	70,0	95,0	8 h/Vorgang 4 Vorgänge/Tag 1 h/Nacht h 4 Vorgänge/Nacht h
Betrieb Dieseltriebwagen in Wartezustand	73,9	95,0	8 h/Vorgang 4 Vorgänge/Tag 1 h/Nacht h 4 Vorgänge/Nacht h

L WA, 1h: Längenbezogener Schalleistungspegel auf eine Stunde bezogen in dB(A)/m

L WAF_{Teq}, 1h: auf eine Stunde bezogener Schalleistungspegel in dB(A)

L WAF_{Teq}: Schalleistungspegel in dB(A)

L WAF_{max}: kurzzeitige Geräuschspitzen in dB(A)

- 7.7 Sollten anstelle von Gabelstaplern mit Elektroantrieb, Gabelstapler mit Gas- oder Dieselantrieb genutzt werden, so wird eine schalltechnische Ergänzung erforderlich.
- 7.8 Die Typhon-Prüfung darf nur zur Tageszeit maximal 32 x pro Tag (6-22 Uhr) erfolgen.
- 7.9 Zur Nachtzeit (22-6 Uhr) darf kein LKW-Verkehr, keine Entsorgung von Abfällen, keine Be- und Entladung, kein Gabelstaplerbetrieb, kein Betrieb der „Honigbiene“ (Entsorgungsfahrzeug) und keine Testung der Typhone erfolgen.
- 7.10 Zur Tagzeit (6-22 Uhr) können bis zu 40 Elektrotriebwagen-Bewegungen und bis zu 40 Dieseltriebwagen-Bewegungen erfolgen.
- 7.11 Zur Nachtzeit (22-6 Uhr) können pro eine lauteste Nachtstunde bis zu 4 Elektrotriebwagen-Bewegungen und bis zu 4 Dieseltriebwagen-Bewegungen erfolgen.
- 7.12 Die in der folgenden Tabelle aufgeführten Aggregate dürfen die angegebenen Schalleistungspegel jeweils nicht überschreiten:

Schallquelle (Vorgabewerte)	L WA _{eq} [dB(A)]	Einwirkdauer T
1x Zuluft BHKW	≤ 80	24 h/Tag
1x Abluft BHKW	≤ 80	24 h/Tag
1x Kamin BHKW	≤ 80	24 h/Tag

1x Rückkühler BHKW	≤ 80	24 h/Tag
1x Zuluft Brennwertkessel	≤ 80	24 h/Tag
1x Kamin Brennwertkessel	≤ 80	24 h/Tag
1x Zuluft Kompressorraum	≤ 80	24 h/Tag
1x Abluft Kompressorraum	≤ 80	24 h/Tag
1x Zuluft Lüftungsanlage	≤ 80	24 h/Tag
1x Abluft Lüftungsanlage	≤ 80	24 h/Tag
1x Lüftungsanlage/Lüftungskanal	≤ 70 ¹⁾	24 h/Tag
2x Klimageräte	jeweils ≤ 80	24 h/Tag
12 Abluft Werkstattgebäude	jeweils ≤ 80	24 h/Tag

L_{WAeq}: Mittelungspegel in dB(A)

¹⁾: Der Schalleitungspegel für die Lüftungsanlage / den Lüftungskanal wird bei den Berechnungen pro m berücksichtigt.

7.13 Die technischen Einrichtungen sind auf einen durchgehenden Betrieb zur Tages- und Nachtzeit abgestimmt.

Bei Anordnung der technischen Aggregate bzw. Anlagenteile an anderen Stellen und/oder wenn weitere technische Aggregate und Anlagen aufgestellt oder betrieben werden, wird eine schalltechnische Ergänzung notwendig.

7.14 Bei einer Überschreitung der Werte sind geeignete Schalldämpfer unter Berücksichtigung der Frequenzspektren (Terzfrequenzen) vorzusehen. Einzeltöne und sogenannte Schwebungen sind jeweils zu vermeiden.

7.15 Die abgestrahlten Geräusche dürfen keine tieffrequenten dominierenden Anteile und Einzeltöne aufweisen.

Schienenverkehrslärm

7.16 Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit von 25 km/h auf dem zu elektrifizierenden Zuführungsgleis ist bis zur Inbetriebnahme der Wartungseinrichtung Butzbach Nord in die Schienennutzungsbedingungen sowie die betrieblichen Vorschriften der HLB aufzunehmen.

7.17 Auf Verlangen der Landeseisenbahnaufsicht ist eine Aufstellung der auf dem zu elektrifizierenden Streckenabschnitt verkehrenden Fahrten -getrennt nach Personen- und Güterzügen- vorzulegen.

- 7.18 Bei wesentlichen Abweichungen von den Annahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Schienenverkehrslärm, Unterlage 20.3 a der Planunterlagen, wird eine Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung sowie die nachträgliche Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen vorbehalten.

bauzeitige Immissionen

- 7.19 Die Baumaßnahmen sind ausschließlich während der Tagzeit (07:00 Uhr bis 20:00 Uhr) sowie an Werktagen zulässig.
- 7.20 Es ist sicherzustellen, dass ausschließlich Bauverfahren und Baufahrzeuge sowie Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall-, Erschütterungs- und Schadstoffemissionen als Mindestanforderung dem Stand der Technik entsprechen.
- 7.21 Es ist sicherzustellen, dass das Baufeld so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Schall-, Erschütterungs-, Geruchs-, Staub- sowie Lichtimmissionen verhindert und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- 7.22 Alle auf der Baustelle tätigen Firmen und deren Beschäftigte sind regelmäßig über die relevanten Belange des Immissionsschutzes zu informieren.
- 7.23 Die Beachtung der 32. BImSchV und der AVV Baulärm ist hinsichtlich der bauzeitlichen Immissionen sicherzustellen.
- 7.24 Es sind alle erforderlichen und mit verhältnismäßigem Aufwand zu realisierenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Immissionen durch Luftschall, Erschütterungen, Staub und Abgase sowie Lichtimmissionen durchzuführen.
- 7.25 Beim Einbringen von Spundwänden sind lärm- und erschütterungsarme Verfahren einzusetzen.
- 7.26 Die Oberleitungsmaste sind mit einem erschütterungsarmen Bohrverfahren zu setzen.
- 7.27 Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 sind zu beachten.
- 7.28 Die nachträgliche Festsetzung, Ergänzung oder Änderung von Nebenbestimmungen zum bauzeitlichen Immissionsschutz bleibt vorbehalten.

Immissionen durch elektrische und magnetischer Felder

- 7.29 Als Vorsorgemaßnahme im Sinne des Minimierungsgebotes ist der Einbau eines Rückleiterseils unter Beachtung der Ril 997.0100A02 der DB AG / 26. BImSchV §3 umzusetzen.

8. Baurechtliche Nebenbestimmungen Hochbau

- 8.1** Mit dem Bau des Betriebs- und Werkstattgebäudes, des Kombigebäudes sowie der Lagergebäude I bis IV darf erst begonnen werden, wenn der von der zuständigen Bauaufsichtsbehörde beauftragte Prüfsachverständige für Standsicherheit, die für das Vorhaben aufgestellten Nachweise für die Standsicherheit einschließlich der Feuerwiderstandsdauer tragender Bauteile geprüft/bescheinigt hat und der Vorhabenträgerin die geprüften Nachweise in Ergänzung der Baugenehmigung zugegangen sind.
- 8.2** Prüfvermerke des Prüfsachverständigen in den geprüften Standsicherheitsnachweisen sind bei der Bauausführung zwingend zu beachten. Die geprüften Standsicherheitsnachweise müssen spätestens vor Ausführung der jeweiligen Bauabschnitte an der Baustelle vorliegen (§ 75 Abs. 2 Satz 3 HBO).
- 8.3** Für die Ausführung des Bauvorhabens gelten die Bestimmungen der HBO auch soweit sie hier nicht aufgeführt sind sowie die hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen und einschlägigen technischen Baubestimmungen.
- 8.4** Der Ausführungsbeginn ist der zuständigen Bauaufsichtsbehörde mindestens eine Woche vorher schriftlich mitzuteilen (Baubeginnanzeige).
- 8.5** Sofern eine oder mehrere Energieerzeugungsanlagen (z.B. Feuerungsanlagen oder andere Anlagen nach § 68 Abs. 6 HBO) eingebaut oder aufgestellt werden, ist auch dem Sachverständigen für Energieerzeugungsanlagen (z.B. dem bevollmächtigten Bezirksschornsteinfeger) der Baubeginn binnen gleicher Frist mitzuteilen.
- 8.6** Spätestens mit der Baubeginnanzeige sind der zuständigen Bauaufsichtsbehörde die mit der Bauleitung beauftragte Person sowie das Unternehmen zu benennen, das mit der Ausführung des Rohbaus oder mit den Abbrucharbeiten beauftragt ist (§ 75 Abs. 4 HBO).
- 8.7** Für den Gebäudestandort / Standort der baulichen Anlage ist die Eintragung im Liegenschaftsplan (Auszug aus der Liegenschaftskarte) maßgeblich.
- 8.8** Vor Beginn der Fundamentierung ist die Grundfläche des Gebäudes abzustecken und seine Höhenlage festzulegen. Die Absteckung muss von einem Sachverständigen für Vermessungswesen im Sinne der Rechtsverordnung nach § 89 Abs. 5 HBO oder von einer Vermessungsstelle i. S. d. Hess. Vermessungsgesetzes (z.B. Katasterbehörde, öffentlich bestellter Vermessungsingenieur) oder einem sonstigen Vermessungsingenieur bescheinigt sein, wenn Grenzbebauung vorgesehen ist oder die Lage des Gebäudes auf dem Grundstück durch Bezug auf die Grundstücksgrenzen bestimmt ist.

- 8.9 Von Baubeginn an muss die Baugenehmigung, vor Ausführung der jeweiligen Bauabschnitte müssen auch die nach § 68 HBO erforderlichen bautechnischen Nachweise, an der Baustelle vorliegen.
- 8.10 An der Baustelle ist das Bauschild, welches bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde erhältlich ist, dauerhaft anzubringen. Das Schild muss vom öffentlichen Verkehrsraum aus sichtbar sein.
- 8.11 Die Fertigstellung des Rohbaus und die abschließende Fertigstellung des Gebäudes sind der zuständigen Bauaufsichtsbehörde und der Katasterbehörde mindestens zwei Wochen vorher unter Angabe des Zeitpunktes der Fertigstellung anzuzeigen (§ 84 Abs. 1 HBO).
- 8.12 Vor der dauerhaften Inbetriebnahme der Energieerzeugungsanlage/n, spätestens mit der Anzeige der abschließenden Fertigstellung des Gebäudes, ist der zuständigen Bauaufsichtsbehörde die Bescheinigung des Prüfsachverständigen für Energieerzeugungsanlagen über die sichere Benutzbarkeit dieser Anlagen vorzulegen.
- 8.13 Die Unfallverhütungsvorschriften und die Vorschriften zum Gesundheitsschutz sind bei der Bauausführung zu beachten.
- 8.14 Soweit anfallender Bauschutt keiner zulässigen Verwertung zugeführt wird, ist dieser dem zuständigen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger, d.h. der hierfür zuständigen Einrichtung der Gemeinde des Vorhabengrundstückes, entsprechend deren Abfallsatzung zur Beseitigung, zu überlassen.
- 8.15 Dem Prüfsachverständigen für Baustatik werden gesonderte Leistungen im Rahmen der Bauüberwachung übertragen. Mit der Anzeige der Rohbaufertigstellung nach § 84 Abs. 2 HBO sind der zuständigen Bauaufsichtsbehörde hierauf bezogene mängelfreie Abnahmebescheinigungen des Prüfsachverständigen vorzulegen.
- 8.16 Spätestens vor Ausführung der Regelbauten (Kombigebäude, Lagergebäude I-IV) ist der zuständigen Bauaufsichtsbehörde der Nachweis der Standsicherheit für diese vorzulegen. Der Nachweis der Standsicherheit muss von einem Nachweisberechtigten für Standsicherheit erstellt oder von einem Prüfsachverständigen für Baustatik bescheinigt sein (§§ 69 Abs. 3, 68 Abs. 3 Satz 2 HBO).
- 8.17 Bei
- baulichen Anlagen mit Tragwerken von überdurchschnittlichem Schwierigkeitsgrad,
 - sonstigen baulichen Anlagen mit einer Höhe von mehr als 10 m,

- besonderen Verhältnissen des Baugrundes, des Grundwassers oder der Belastung sowie bei der Verwendung besonderer Baustoffe,
- Gebäuden der Gebäudeklasse 4 und 5

muss der Nachweis der Standsicherheit einschließlich der Feuerwiderstandsdauer tragender Bauteile von einem Prüfsachverständigen für Standsicherheit bescheinigt sein (§ 68 Abs. 3, Satz 1 HBO).

Der Nachweis und die Bescheinigung sind der zuständigen Bauaufsichtsbehörde spätestens vor Ausführung der jeweiligen Bauabschnitte vorzulegen (§§ 69 Abs. 3, 75 Abs. 3 HBO).

8.18 Mit der Anzeige der Fertigstellung des Rohbaus vorgenannter Gebäude (Regelbauten) sind der zuständigen Bauaufsichtsbehörde gemäß den §§ 83 Abs. 2 und 84 Abs. 2 Satz 3 HBO folgende Bescheinigungen zu den bautechnischen Nachweisen vorzulegen:

- Die Bescheinigung des beauftragten Nachweisberechtigten für Standsicherheit, dass die Bauausführung des Vorhabens mit dem von ihm erstellten Nachweis der Standsicherheit einschließlich der Feuerwiderstandsdauer tragender Bauteile übereinstimmt;
- bei Vorhaben, die unter § 68 Abs. 3 Satz 1 fallen (z.B. bauliche Anlagen mit mehr als 10 Metern Höhe oder Gebäude der Gebäudeklasse 4 und 5) die Bescheinigung des Prüfsachverständigen für Standsicherheit, dass die Bauausführung mit den von ihm bescheinigten Unterlagen übereinstimmt.

8.19 Spätestens vor Ausführung der jeweiligen Bauabschnitte ist der zuständigen Bauaufsichtsbehörde der Nachweis des Wärmeschutzes nach GEG vorzulegen. Der Nachweis muss von einer hierfür aufgrund der maßgeblichen Rechtsverordnung nach § 89 Abs. 5 HBO nachweisberechtigten Person erstellt sein.

8.20 Mit der Anzeige der abschließenden Fertigstellung sind der Bauaufsichtsbehörde gemäß § 84 Abs. 2 Satz 4 HBO folgende Bescheinigungen zu den bautechnischen Nachweisen vorzulegen:

- Bescheinigung des beauftragten Nachweisberechtigten für Wärmeschutz, dass die Bauausführung des Vorhabens mit dem von ihm erstellten Nachweis des Wärmeschutzes nach GEG übereinstimmt.
- Erfüllungserklärung nach § 92 Abs. 1 GEG für Neubauten, unterschrieben von der Vorhabenträgerin und dem Aufsteller des Wärmeschutzes für GEG.

- Energieausweis nach § 80 Abs. 1 GEG, der für das beantragte Bauvorhaben erstellt und registriert wurde.

- 8.21 Bauteile und ihre Baustoffe müssen hinsichtlich ihres Brandverhaltens mindestens die sich aus dem Brandschutzkonzept bzw. den Brandschutznachweisen ergebenden Anforderungen erfüllen.
- 8.22 Die Ausführung des Vorhabens ist von Baubeginn an bis zur Fertigstellung durch einen Nachweisberechtigten für vorbeugenden Brandschutz (§ 3 NBVO) oder eines anerkannten Prüfsachverständigen für Brandschutz (§ 16 HPPVO) auf Einhaltung des Brandschutzkonzeptes der Baugenehmigung zu überwachen.
- 8.23 Mit der Baubeginnanzeige ist der zuständigen Bauaufsichtsbehörde eine schriftliche Auftragsbestätigung der von der Vorhabenträgerin für die Überwachung der Bauausführung nach dem Brandschutzkonzept zu beauftragenden Person vorzulegen, mit welcher diese bestätigt, dass sie die Überwachung der Bauausführung des Vorhabens nach dem geprüften Brandschutzkonzept der Baugenehmigung übernommen hat.
- 8.24 Wechselt die beauftragte Person des Nachweisberechtigten oder des Sachverständigen während der Bauausführung, hat die Vorhabenträgerin dies der zuständigen Bauaufsichtsbehörde schriftlich mitzuteilen. Die neu beauftragte Person hat diese Mitteilung mit zu unterschreiben.
- 8.25 Die Nutzung des genehmigten Vorhabens darf erst dann aufgenommen werden, wenn der zuständigen Bauaufsichtsbehörde eine Bestätigung des Nachweisberechtigten oder des Prüfsachverständigen vorliegt, dass das Vorhaben entsprechend dem in den Planunterlagen enthaltenen Brandschutzkonzept ausgeführt wurde.
- 8.26 Öffnungen in Brandwänden sind grundsätzlich unzulässig. Soweit Öffnungen in inneren Brandwänden zugelassen wurden, da die Nutzung des Gebäudes dies erfordert, müssen diese Feuerschutzabschlüsse entsprechend § 33 Abs. 8 HBO in der derzeit gültigen Fassung haben.
- 8.27 Leitungen dürfen durch Brandwände nur hindurchgeführt werden, wenn eine Übertragung von Feuer und Rauch ausreichend lang nicht zu befürchten ist oder Vorkehrungen hiergegen getroffen werden. Rohrleitungen müssen außerdem aus nicht-brennbaren Baustoffen bestehen.
- 8.28 Das Gebäude ist mit einer harten Bedachung nach DIN 4102 zu versehen.
- 8.29 Treppen sind gemäß § 37 HBO und nach DIN 18065 herzustellen.
- 8.30 Die Treppen sind mit mindestens einem festen Handlauf zu versehen.

- 8.31 Die tragenden Teile notwendiger innenliegender Treppen sind bei Gebäuden der Gebäudeklasse 3 aus nichtbrennbaren Baustoffen (A) oder mindestens feuerhemmend (F30 - B) herzustellen. Sie müssen bei Gebäuden der Gebäudeklasse 4 aus nicht brennbaren Baustoffen (A) und bei Gebäuden der Gebäudeklasse 5 mindestens feuerhemmend aus nicht brennbaren Baustoffen (F30-A) ausgebildet werden.
- 8.32 Flächen in, an und auf dem genehmigten Vorhaben, die im Allgemeinen zum Begehen bestimmt sind und unmittelbar an mehr als ein Meter tiefer liegende Flächen angrenzen, sind zu umwehren. Dies gilt nicht, wenn die Umwehrung dem Zweck der Flächen widerspricht. Gemäß § 41 Abs. 4 HBO müssen notwendige Umwehrungen folgende Mindesthöhen haben:
- a) Bei Absturzhöhen bis 12 m:
- bei Wohngebäuden und bei anderen baulichen Anlagen, die keine Arbeitsstätten sind, 0,90 m
 - bei Arbeitsstätten 1,00 m
- b) Bei Absturzhöhen von mehr als 12 m:
- bei allen baulichen Anlagen 1,10 m
- 8.33 Fensterbrüstungen sind gemäß § 41 Abs. 3 HBO auszuführen.
- 8.34 Innenliegende fensterlose Bäder und Toiletten sind mindestens mit einer wirksamen Lüftung nach DIN 18017 zu versehen.
- 8.35 Feuerungsanlagen, Heizräume, Schornsteine und ihre Verbindungsstücke sowie Räume zur Lagerung von Brennstoffen sind nach den Vorschriften der Feuerungsverordnung auszuführen.
- 8.36 Das Gebäude bzw. die Anlage ist mit einer Blitzschutzanlage auszustatten, welche den Anforderungen der DIN EN 62305 (VDE 0185-305) entspricht.
- 8.37 Für die gesamte Elektroinstallation sind die einschlägigen Normen und VDE-Richtlinien zu beachten.
- 8.38 Für den Bau, die Errichtung und den Betrieb von Garagen und Stellplätzen gelten die Bestimmungen der Garagenverordnung sowie die Stellplatzverordnung der Stadt Butzbach.
- 8.39 Die mit dieser Baugenehmigung genehmigten notwendigen Kfz-Stellplätze/Garagen, Abstellplätze für Fahrräder, sind entsprechend ihrer Darstellung und Beschreibung in

den genehmigten Bauvorlagen bis zur Bezugsfertigkeit des Gebäudes/der Gebäude nutzbar herzustellen.

- 8.40 Die einzelnen Stellplätze und die Fahrgassen sind durch eine dauerhafte Markierung am Boden deutlich sichtbar gegeneinander abzugrenzen.
- 8.41 Die Brandschutztüren dürfen aus betrieblichen Gründen während der Betriebszeit nur offengehalten werden, wenn sie mit bauaufsichtlich zugelassenen Feststellanlagen ausgestattet werden, die bei Raucheinwirkung ein selbsttätiges Schließen der Türen bewirken. Die Auslösevorrichtungen müssen auch von Hand betätigt werden können.
- 8.42 Die Rettungswege und Ausgänge sind ständig freizuhalten und mit den einschlägigen Symbolen (Sicherheitszeichen, lang nachleuchtende Kennzeichnung) nach ASR 1.3 (Kennzeichnungen nach Arbeitsschutzrecht) sowie in Anlehnung an die DIN ISO 7010 zu kennzeichnen.
- 8.43 Alle Türen im Zuge der Rettungswege müssen in Fluchtrichtung aufschlagen und dürfen keine Schwellen haben. Schiebe-, Pendel- und Drehtüren sind in Rettungswege nur dann zulässig, wenn sie eine bauaufsichtliche Zulassung haben.
- 8.44 Die Zufahrten für die Bewegungsfreiheit der Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge sind für ein Fahrzeuggewicht von 16 t auszubauen, ständig frei zu halten und im Einvernehmen mit der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises festzulegen. Die Beschilderung der Feuerwehrezufahrt muss mit einem DIN Schild (D1 nach DIN 4066 mit den Mindestabmessungen 210mm x 594mm) mit der Aufschrift „Feuerwehrezufahrt, Haltverbot nach STVO“ erfolgen, das zuvor von der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises mit einem amtlichen Siegel versehen werden muss. Auf das Merkblatt „Hinweis zur Kennzeichnung von Feuerwehrezufahrten“, welches auf der Homepage des Wetteraukreises abgerufen werden kann, wird verwiesen.

9. Brandschutzrechtliche Nebenbestimmungen

Brandschutzkonzept

- 9.1 Das Brandschutzkonzept Nr.: 21B0856-G1_A des Ingenieurbüros hhp-berlin vom 14. Juli 2023 (Unterlage 19a der Planunterlagen) ist unter Beachtung der hier aufgeführten, näher beschriebenen oder weitergehenden Maßnahmen umzusetzen.

Löschwasserversorgung

- 9.2 Der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises ist nachzuweisen, dass die Löschmittelmenge bei 3200 l/min. für 2 Stunden ausreicht. Da die Wandhydranten ebenfalls von dem Tank gespeist werden, sind diese in die Berechnung einzubeziehen.

Flächen für die Feuerwehr

- 9.3 Werden verdeckte Fahrspuren (Rasenpflaster, Rasenformsteine o.ä.) angelegt, so ist darauf zu achten, dass diese markiert und jederzeit - auch im Winter - von den Einsatzfahrzeugen aus zu erkennen sind.
- 9.4 Sperrpfosten, Sperrbalken, Schranken und dgl. im Zuge von Feuerwehrezufahrten, sind mit Verschlüssen zu versehen, die sich z.B. mit dem Dreikant des Überflurhydrantenschlüssels öffnen lassen.
- 9.5 Alle Zufahrten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen müssen der Muster-Richtlinie der Fachkommission Bauaufsicht der ARGEBAU in der aktuellen Fassung „Flächen für die Feuerwehr“ entsprechen.

Sicherheit während der Bauzeit

- 9.6 Während der Bauzeit sind insbesondere die §§ 5 und 14 der HBO sowie das Merkblatt „Brandschutz bei Bauarbeiten“ vom Verband der Sachversicherer zu beachten und einzuhalten.

Brandmeldeanlage

- 9.7 Das Gebäude ist mit einer Brandmeldeanlage nach DIN VDE 0833 Teil 1 und 2, DIN 14675 und der Normreihe DIN EN 54 auszustatten.
- 9.8 Das Konzept und die Ausführungsplanung sind mit der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises schriftlich abzustimmen. Bei der Ausführung sind das Merkblatt Brandmeldeanlagen und die Technischen Ausführungsbestimmungen (Stand 08/2022), welche auf der Homepage des Wetteraukreises abgerufen werden können, zu beachten.
- 9.9 Die Anlage ist in Schutzkategorie K 1 Vollschutz nach DIN 14675 Anhang G auszuführen.
- 9.10 Die Übertragungseinrichtung für Brandmeldungen ist über BoSiNet (Bosch Sicherheitsnetzwerk) auf die zentrale Leitstelle aufzuschalten.
- 9.11 Zwischen dem Betreiber der Brandmeldeanlage (Vorhabenträgerin, Nutzer o. dgl.) und der zentralen Leitstelle sowie dem Konzessionsträger (Fa. Bosch) ist eine vertragliche Regelung erforderlich. Ausnahmen hiervon sind mit der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises abzustimmen (z.B. Werkfeuerwehr). Für eine rechtzeitige Abstimmung zwischen den Beteiligten ist Sorge zu tragen.
- 9.12 Handfeuermelder in der Farbe feuerrot RAL 3000 sind in Abständen von maximal 40 m an nachfolgenden Stellen zu installieren:

- In den Wandhydrantenschränken,
- an den Ausgängen der Rettungswege.

9.13 Geeignete automatische Melder mit der Kenngröße „Rauch“ sind wie im Brandschutzkonzept beschrieben, flächendeckend zu installieren.

9.14 Für die Kontrolle von Zwischendeckenmeldern durch die Feuerwehr sind von Seiten des Betreibers in Absprache mit der Brandschutzdienststelle geeignete Stehleitern (nach gültiger Norm) vorzuhalten. Die Stehleitern sind an den mit der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises abgestimmten Stellen im Gebäude aufzubewahren und mittels Sicherungssystemen, die mit der Feuerwehrschißung kompatibel sind, zu sichern.

Die Standorte der Stehleitern sind in die Feuerwehrlaufkarten und in die Feuerwehrpläne mit aufzunehmen.

9.15 Zur Vermeidung von Täuschungsalarmen sind geeignete technische Maßnahmen zu ergreifen.

9.16 Meldergruppenkartei, Feuerwehranzeigetabellau, Feuerwehrbedienfeld und sofern erforderlich, die Gebäudefunkbedieneinheit der digitalen Gebäudefunkanlage sind in einem Feuerwehrinformationszentrum zusammenzufassen. Für das Schloss des Feuerwehrinformationszentrums ist eine Feuerwehrschißung erforderlich. Die Art der Ausführung sowie der Standort des Feuerwehrinformationszentrums sind in Abstimmung mit der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises festzulegen.

9.17 Die Brandmelderzentrale ist in Abstimmung mit der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises mit Laufkarten nach DIN 14675 Anhang K (Meldergruppenkartei) auszustatten.

9.18 Die Meldergruppenkarten sind in zweifacher Ausfertigung im Format DIN A3 an der Brandmelderzentrale in einem verschlossenen Laufkartendepot mit der Mindestgröße (B 800 x H 560 x T 80 mm) vorzuhalten. Kommen mehr als 50 Melderlaufkarten zum Einsatz, so ist ein Laufkartendepot mit optischer Kennzeichnung der Melderlinienauslösung (LED Anzeige) einzubauen.

Weitere Systeme, wie Laufkartendrucker o.ä. sind vorab mit der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises abzustimmen.

9.19 Die Brandmeldeanlage ist mit einem Feuerwehr-Anzeigetabellau nach DIN 14662 auszustatten. Das Feuerwehr-Anzeigetabellau nach DIN 14662 ist im Klartext zu programmieren.

- 9.20 Um der anrückenden Feuerwehr den Zugang zum Feuerwehrinformationszentrum und zu ggf. weiteren Brandmelder-Unterzentralen kenntlich zu machen, ist mindestens am entsprechenden Feuerwehrzugang eine gelbe Kennleuchte zu installieren, die bei Auslösung der Übertragungseinrichtung aktiviert wird. Als Kennleuchten sind Blitzleuchten zulässig, die stehend oder hängend zu installieren sind. Der Standort ist so zu wählen, dass die gelbe Kennleuchte aus der Anfahrtsrichtung der Feuerwehr erkannt werden kann.
- 9.21 Die Brandanlage ist mit einem Feuerwehrbedienfeld nach DIN 14661 auszustatten.
- 9.22 Beim Auslösen der Brandmeldeanlage müssen geeignete Signalgeber für Brandalarm nach der DIN EN 54-3 und DIN 33 404, jeweils in der aktuellen Fassung, aktiviert werden. Das Verhalten von Personen im Überwachungsbereich bei Ertönen des Brandalarms ist in einer Brandschutzordnung nach DIN 14 096 Teil 1-3 festzulegen, die mit der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises zuvor abzustimmen ist.
- 9.23 Die nach DIN VDE 0833-2, Abschnitt 7 und 8, erforderlichen Prüfungen und Wartungen sind in einem Betriebsbuch nach DIN VDE 0833-1, Abschnitt 5.5, nachzuweisen. Das Betriebsbuch ist aktuell zu führen und an der Brandmelderzentrale griffbereit vorzuhalten.
- 9.24 Um im Einsatzfall der Feuerwehr den gewaltfreien Zugang zur Brandmelderzentrale und den überwachten Räumen zu ermöglichen, ist ein Feuerwehrschrüsseldepot der Klasse 3 mit einem zusätzlichen Freischaltelement einzubauen. Das Schüsseldepot der Klasse 3 muss in der Lage sein, mindestens 2 überwachte Objektschlüssel in dafür vorgesehenen Objektzylindern zu verwalten.
- 9.25 Einzelheiten über Standort, Bauart, Beheizung, Anschluss, Feuerwehrschrließung und vorzuhaltende Schlüssel sind mit der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises abzustimmen.
- Das Feuerwehrschrüsseldepot ist ständig zu beheizen.
- 9.26 Zur Ansteuerung brandschutztechnischer Einrichtungen ist eine Schnittstelle nach DIN VDE 0833-2 zu verwenden.
- 9.27 Die Brandmeldeanlage ist vor der Nutzung des Gebäudes und nach wesentlichen Änderungen einschließlich der Ansteuerung brandschutztechnischer Einrichtungen durch bauaufsichtlich anerkannte Prüfsachverständige nach der HPPVO und der TPrüfVO auf Wirksamkeit, Betriebssicherheit und Übereinstimmung mit dem Konzept nach DIN 14675 zu prüfen und abnehmen zu lassen. Der Prüfbericht ist der zuständigen Bauaufsichtsbehörde des Wetteraukreises zu übersenden. Wiederkehrende

Prüfungen sind auf Veranlassung des Betreibers in Abständen von nicht mehr als 3 Jahren durchführen zu lassen.

- 9.28 Vor Inbetriebnahme der Brandmeldeanlage sind die Haftungsverzichtserklärungen des Betreibers der Anlage unterschrieben der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises vorzulegen.
- 9.29 Vor Inbetriebnahme der Brandmeldeanlage ist ein Wartungsvertrag mit dem Ersteller der Anlage oder einer anderen, vom Verband der Sachversicherer anerkannten, Fachfirma abzuschließen.

Gebäudefunkanlage

- 9.30 In allen Gebäudeteilen ist sicherzustellen, dass ein direkter Funkverkehr mit Handfunkgeräten (BOS-Funkanlagen) der Feuerwehr (Trageweise am Körper, mit Wendelantenne) jederzeit möglich ist. Der Funkverkehr der Einsatzkräfte muss untereinander innerhalb von Gebäuden bzw. Gebäudeteilen sowie wechselseitig (von innen nach außen und von außen nach innen) gewährleistet sein.
- 9.31 Es ist durch eine geeignete Funk-Fachfirma im Auftrag des Betreibers der baulichen Anlage mit entsprechenden Messmitteln nachzuweisen, dass der Funkverkehr in allen Gebäudeteilen gewährleistet ist. In diesem Fall ist der Nachweis in schriftlicher Form mit Dokumentation der gemessenen Werte der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises vorzulegen.
- 9.32 Ist ein direkter Funkverkehr in allen Gebäudeteilen nicht möglich, muss ein Gebäudefunksystem installiert werden. Die funktechnische Planung ist vor Ausführung mit der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises abzustimmen.
- 9.33 Sofern ein Gebäudefunksystem installiert werden muss, ist das Merkblatt „Gebäudefunkversorgung mit TETRA-Digitalfunk“ bei der Planung und Errichtung zu beachten. Das Merkblatt „Gebäudefunkversorgung mit TETRA – Digitalfunk kann auf der Homepage des Wetteraukreises abgerufen werden.

Wandhydranten

- 9.34 Die Löschwasserleitungen sind mit Feuerlösch-Schlauchanschlusseinrichtungen (Wandhydranten) nach DIN 14461-1 – Ausführung Typ F – in nachfolgender Ausführung zu versehen:
- Ausschwenkbarer Schlauchhaspel mit wasserführender Achse nach DIN EN 671-1 und 30 m Druckschlauch DN 25 nach DIN EN 694 (formstabil) und Spritzmundstück nach DIN EN 671-1.
- 9.35 Anzahl und Anbringorte der Schlauchanschlusseinrichtungen (Wandhydranten) sind mit der zuständigen Brandschutzdienststelle abzustimmen.

Feuerwehrpläne

- 9.36 Für die Betriebsgebäude sind Feuerwehrpläne nach DIN 14 095 Teil 1 - Feuerwehrpläne für bauliche Anlagen - zu erstellen und in 3-facher Ausfertigung in Papierform und in 2-facher Ausfertigung auf Datenträger der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises zur Verfügung zu stellen. Die vorgenannten Pläne sollten nicht größer als DIN A 3 sein. Die Feuerwehrpläne sind mit der Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises, Fachstelle 2.3.6 „Brand- und Katastrophenschutz“, abzustimmen.
- 9.37 Bei baulichen oder nutzungsbedingten Veränderungen an der baulichen Anlage sind die Feuerwehrpläne unaufgefordert zu aktualisieren und der Fachstelle 2.3.6 „Brand- und Katastrophenschutz“ des Wetteraukreises, vorzulegen. Dabei ist der oben beschriebene Verfahrensweg zu berücksichtigen.

Auf die Merkblätter „Feuerwehrpläne“ sowie auf die ergänzenden Hinweise zur Erstellung von „Feuerwehrplänen“, welche auf der Homepage des Wetteraukreises abgerufen werden können, wird verwiesen.

Brandschutzordnung

- 9.38 Für die bauliche Anlage ist eine Brandschutzordnung Teil A nach DIN 14096 im Format DIN A 4 aufzustellen und an markanten Punkten der baulichen Anlage deutlich sichtbar und in dauerhafter Ausführung auszuhängen. Bei der Aufstellung sind die in DIN ISO 7010 und DIN 14034 Teil 4 enthaltenen graphischen Symbole zu verwenden.
- Auf das Merkblatt „Hinweise zur Erstellung einer Brandschutzordnung“, welches auf der Homepage des Wetteraukreises abgerufen werden kann, wird verwiesen.
- 9.39 Für die bauliche Anlage ist eine BRANDSCHUTZORDNUNG Teil B nach DIN 14096 aufzustellen und den in der baulichen Anlage tätigen Personen gegen Unterschrift auszuhändigen. Bei der Aufstellung sind die in DIN ISO 7010 und DIN 14034 Teil 4 enthaltenen graphischen Symbole zu verwenden. Die Brandschutzordnung ist mit der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises abzustimmen.
- 9.40 Aufgrund der Anforderungen der DIN 14096 ist die Brandschutzordnung Teil B in regelmäßigen Zeitabständen, spätestens jedoch alle 2 Jahre, auf Aktualität durch den Ersteller zu überprüfen und bei Änderungen der zuständigen Brandschutzdienststelle des Wetteraukreises zur Kenntnis vorzulegen.
- 9.41 Für die bauliche Anlage ist eine BRANDSCHUTZORDNUNG Teil C nach DIN 14096 aufzustellen und dem entsprechenden Personenkreis gegen Unterschrift auszuhändigen. Bei der Aufstellung sind die in DIN ISO 7010 und DIN 14034 Teil 4 enthaltenen

graphischen Symbole zu verwenden. Die Brandschutzordnung ist mit der zuständigen Brandschutzdienststelle für Vorbeugenden Brandschutz des Wetteraukreises abzustimmen.

Prüfungen

- 9.42 Nachfolgend aufgeführte technische Anlagen und Einrichtungen nach § 2 Abs. 1 der TPrüfVO sind durch bauaufsichtlich nach §§ 21- 22 HPPVO anerkannte Prüfsachverständige auf ihre Wirksamkeit und Betriebssicherheit einschließlich des bestimmungsgemäßen Zusammenwirkens von Anlagen (Wirk-Prinzip-Prüfung) prüfen zu lassen:
- Lüftungsanlagen, ausgenommen solche, deren Leitungen nicht durch Decken oder Wände geführt sind, für die aus Gründen des Raumabschlusses eine Feuerwiderstandsdauer vorgeschrieben ist,
 - Co-Warnanlagen,
 - Rauch- und Wärmeabzugsanlagen,
 - Druckbelüftungsanlagen,
 - Feuerlöschanlagen, ausgenommen nichtselbstständige Feuerlöschanlagen mit trockenen Steigleitungen ohne Druckerhöhungsanlagen,
 - Brandmelde- und Alarmierungsanlagen,
 - Sicherheitsstromanlagen.
- 9.43 Die Prüfungen sind vor der ersten Aufnahme der Nutzung der baulichen Anlagen, unverzüglich nach einer technischen Änderung der baulichen Anlagen, unverzüglich nach einer wesentlichen Änderung der technischen Anlagen sowie jeweils innerhalb einer Frist von drei Jahren (wiederkehrende Prüfung) durchführen zu lassen.
- 9.44 Die Vorhabenträgerin, die Betreiberin oder der Betreiber hat die Prüfungen zu veranlassen, die für die Durchführung nötigen Vorrichtungen und fachlich geeigneten Arbeitskräfte bereitzustellen und die erforderlichen Unterlagen bereitzuhalten.
- 9.45 Die Vorhabenträgerin, die Betreiberin oder der Betreiber hat die Berichte über die Prüfungen mindestens sechs Jahre aufzubewahren und der zuständigen Bauaufsichtsbehörde des Wetteraukreises auf Verlangen vorzulegen.
- 9.46 Nachfolgend aufgeführte haustechnische Anlagen und Einrichtungen sind durch befähigte Personen (Sachkundige) nach § 3 Abs. 1 der HBO prüfen zu lassen:

- Elektrische Anlagen,
- tragbare Feuerlöscher,
- elektrische Verriegelungen von Türen in Rettungswegen,
- automatische Schiebetüren in Rettungswegen,
- Feststellanlagen von Brandschutzabschlüssen (z.B. Türen, Tore),
- Blitzschutzanlagen,
- Schutzvorhänge (zwischen Bühnen und Versammlungsräumen).

9.47 Die vorgelegten Pläne sowie Bau- und Betriebsbeschreibungen sind einzuhalten.

Auf die Muster-Richtlinie über brandschutztechnische Anforderungen an Leitungsanlagen (aktuelle Fassung) wird hingewiesen.

9.48 Die geplante Baumaßnahme unterliegt der Gefahrenverhütungsschau nach § 15 Abs. 1 HBKG. Die Durchführung der Gefahrenverhütungsschau ist gebührenpflichtig. Sie wird von Personen, welche vom Wetteraukreis beauftragt werden, durchgeführt.

Brandschutzbeauftragter

9.49 Gegenüber der Behörde sowie gegenüber der öffentlichen Feuerwehr sind mindestens zwei Verantwortliche für den Brandschutz zu benennen, die einerseits die Belange des vorbeugenden Brandschutzes organisieren und überwachen, andererseits der Behörde sowie der öffentlichen Feuerwehr als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.

9.50 Damit die organisatorischen, baulichen und brandschutztechnischen Maßnahmen des vorliegenden Brandschutzkonzeptes weiterhin eingehalten werden, ist ein Brandschutzbeauftragter zu benennen. Die rechtlichen Anforderungen, sowie Hinweise sind dem Merkblatt des Wetteraukreises zu entnehmen.

Auf das Merkblatt Brandschutzbeauftragte "Anforderungen und Hinweise" welche auf der Homepage des Wetteraukreises abgerufen werden kann, wird verwiesen.

Bauabnahme

9.51 Bei der Bauabnahme durch die Bauaufsichtsbehörde des Wetteraukreises ist der zuständige Sachbearbeiter der Brandschutzdienststelle zu beteiligen. Die Einhaltung des vorbeugenden Brandschutzes sowie die Umsetzung des Brandschutzkonzeptes ist der Bauaufsichtsbehörde des Wetteraukreises vor Inbetriebnahme des Objektes

durch den Ersteller des Brandschutzkonzeptes oder durch einen Fachbauleiter Brandschutz zu bescheinigen.

Als Fachbauleiter kann benannt werden, wer den Anforderungen der §§ 57 Abs. 2 HBO und 59 Abs. 2 HBO entspricht.

10. Arbeitsschutz

Hinweise:

- 10.1 Für die Baumaßnahmen sind die Anforderungen der BaustellV umzusetzen. U.a. ist ein Koordinator für Sicherheit und Gesundheitsschutz zu bestellen sowie ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan auszuarbeiten (§ 3 Abs. 1 und § 2 Abs. 3 BaustellV).
- 10.2 Bei der Planung der Gebäude sind die Anforderungen für das Errichten und Betreiben von Sanitärräumen (Umkleide-, Wasch- und Toilettenräume) für Arbeitsstätten einzuhalten (§ 3 a Abs. 1 und § 4 Abs. 2, sowie Punkt 4.1 des Anhangs der Arbeitsstättenverordnung). U.a. dürfen Sanitärräume von außen nicht einsehbar sein, sie müssen grundsätzlich 2,50 m hoch sein und es muss eine wirksame Lüftung gewährleistet sein (Lüftungstechnische Anlagen, Fenster). Konkretisiert werden die Anforderungen in der Technischen Regel für Arbeitsstätten ASR A4.1 „Sanitärräume“.
- 10.3 Bei der Planung der Gebäude sind Schutzmaßnahmen gegen Abstürzen und gegen Herabfallen von Gegenständen sowie das Betreten von Gefahrenbereichen zu ergreifen (siehe ASR A2.1). U.a. sind für Galerien, Bühnen, Rampen, feste Übergänge, Laufbrücken, Stege usw., die höher als 1 m über dem Fußboden liegen, sichere Geländer und Fußleisten zum Schutz anzubringen.
- 10.4 Bei der Planung, während der Baumaßnahmen, bei der Inbetriebnahme sowie beim späteren Betrieb der Wartungseinrichtung sind die Anforderungen der DGUV Vorschrift 3 – Unfallverhütungsvorschrift Elektrische Anlagen und Betriebsmittel zu beachten.
- 10.5 Der Arbeitgeber hat die Gefährdungsbeurteilungen gemäß § 5 ArbSchG und ihre Dokumentation nach § 6 ArbSchG für alle neuen bzw. von Änderungen betroffenen Arbeitsplätze und Tätigkeiten bereits vor Inbetriebnahme der neuen Wartungseinrichtung bzw. in der Planungsphase zu aktualisieren. Die Beurteilung muss insbesondere besondere Gefahren berücksichtigen, die bei
- a) den durchzuführenden Wartungs- und Reinigungsarbeiten an den elektrischen und dieselangetriebenen Schienenfahrzeugen,
 - b) der Nutzung der Technikräume, Lagerbereiche, sowie höhergelegenen- und tiefergelegenen Arbeitsplätze,

- c) dem Umgang mit Gefahrstoffen,
- d) dem Umgang mit Arbeitsmitteln oder
- e) elektrischer Gefährdung

auftreten können. Der Arbeitgeber hat angemessene Schutzmaßnahmen nach § 9 ArbSchG zu treffen.

10.6 Für die Gefährdungsbeurteilung nach § 3 BetrSichV sind zudem u.a. zu ermitteln und zu dokumentieren:

- a) Gem. § 3 Abs. 6 BetrSichV Art, Umfang und Fristen für die Prüfung von Arbeitsmitteln und überwachungsbedürftigen Anlagen,
- b) gem. § 10 Abs. 2 BetrSichV welche Voraussetzungen Personen erfüllen müssen, die vom Arbeitgeber zur Prüfung und Erprobung von Arbeitsmitteln beauftragt werden,
- c) ob überwachungsbedürftige Anlagen errichtet werden, welche nach § 18 BetrSichV erlaubnisbedürftig sind.

10.7 Für die Gefährdungsbeurteilung nach § 6 GefStoffV sind zudem u.a. zu ermitteln und zu dokumentieren:

- a) Geeignete technische, organisatorische und personenbezogene Schutzmaßnahmen beim Umgang mit Gefahrstoffen an den verschiedenen Arbeitsplätzen,
- b) geeignete Schutzmaßnahmen zur Lagerung der verwendeten Gefahrstoffe (siehe TRGS 510).

10.8 Der Arbeitgeber hat gemäß § 6 Abs. 12 GefStoffV ein Verzeichnis der im Betrieb verwendeten Gefahrstoffe zu führen, in dem auf die entsprechenden Sicherheitsdatenblätter verwiesen wird.

10.9 Arbeitnehmer, die an oder in der Wartungseinrichtung beschäftigt werden sollen, sind gemäß § 12 ArbSchG vor Aufnahme ihrer Tätigkeit über die durch die Wartungseinrichtung bedingten besonderen Gefahren und über den Gebrauch erforderlicher Schutzeinrichtungen zu unterweisen. Über die Unterweisung sind Niederschriften anzufertigen, die von den Beteiligten zur Bestätigung der Teilnahme zu unterzeichnen sind.

11. Denkmalschutz

- 11.1 Wenn bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt werden, so ist dies dem Landesamt für Denkmalpflege, hessenArchäologie oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich anzuzeigen.
- 11.2 Sollten bedeutende Reste vorgeschichtlicher Siedlungen / Gräber oder andere Kulturdenkmäler auftreten, gilt, dass durch die weitere Bebauung Kulturdenkmäler im Sinne von § 2 Abs. 2 HDSchG (Bodendenkmäler) zerstört werden. Daher muss im Vorfeld weiterer Bodeneingriffe eine Grabungsmaßnahme vorgeschaltet werden, um das Kulturgut zu dokumentieren und zu sichern. (§ 18 Abs. 5 HDSchG). Diese Kosten sind vom jeweiligen Verursacher zu tragen.

12. Kampfmittelräumung

- 12.1 Sollte im Zuge der Bauarbeiten ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden, ist der Kampfmittelräumdienst beim Regierungspräsidium Darmstadt unverzüglich zu verständigen.

13. Fischereibelange

- 13.1 Zur Wahrung der Belange Dritter ist vor Maßnahmendurchführung der Fischereirechtsinhaber (Verpächter) oder der Fischereiausübungsberechtigte (Pächter) rechtzeitig zu informieren.

14. Magistrat der Stadt Butzbach

- 14.1 Die Wegeparzelle des neuen Wirtschaftsweges auf der Ostseite des Betriebsgeländes ist mit einer Breite von 5 m zu vermessen.
- 14.2 Die Ausbaubreite des neuen Wirtschaftsweges muss 4.0 m betragen.
- 14.3 Der Mutterboden im Bereich der Ausbaubreite und –länge muss entsprechend der vorhandenen Situation mit mindestens 20 cm abgetragen werden. Auf das entstandene Plenum ist ein geeignetes Geotextil auszulegen.
- 14.4 Der Aufbau des neuen Weges hat mit einem Natursteinmineralgemisch der Körnung 0 bis 45 mm in 30 cm Stärke zu erfolgen.
- 14.5 Die Holzheimer Straße und der Erlenweg (Galgenfeld) dürfen nur von leeren Fahrzeugen befahren werden.
- 14.6 Für die Holzheimer Straße, die Straße „Zum Oberwerk“ und den Erlenweg ist von der Vorhabenträgerin eine Beweissicherung zu beauftragen. Der Stadt Butzbach ist vor Baubeginn eine Kopie des Auftragschreibens vorzulegen.

15. Nebenbestimmungen Deutsche Bahn AG

Gestattungsvertrag

- 15.1 Ergänzend zum Infrastrukturanschlussvertrag ist frühzeitig, mindestens 16 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen, unter Verwendung der E-Mail-Adresse: vertragsrecht-mitte@deutschebahn.com ein Gestattungsvertrag mit entsprechenden Unterlagen einzureichen. Ein Antragsformular und eine Checkliste mit Informationen zu den damit verbundenen Kosten und den einzureichenden Unterlagen steht unter www.deutschebahn.com/Gestattungen zur Verfügung. Die mit diesem Vertrag zu gestattenden Anlagen sind eindeutig in den Planungsunterlagen zu kennzeichnen. Auf bisherige Konzernbeteiligungen ist mit Angabe von Aktenzeichen und Ansprechpartnern hinzuweisen.

Planungsvereinbarung

- 15.2 Vor Baubeginn ist zwischen der Vorhabenträgerin und der DB InfraGO AG eine Planungsvereinbarung abzuschließen.

Baudurchführungsvereinbarung

- 15.3 Für alle Baumaßnahmen auf dem Bahngelände und für die Baumaßnahmen außerhalb des Bahngeländes, die Einflüsse auf Bahngelände bzw. Bahnanlagen haben können, ist rechtzeitig 8 bis 10 Wochen vor Beginn der Arbeiten eine Baudurchführungsvereinbarung mit der DB InfraGO AG abzuschließen.

Infrastrukturanschlussvertrag

- 15.4 Mit der HLB Basis AG besteht ein aktueller Eisenbahninfrastrukturanschlussvertrag (6060081) im Bahnhof Butzbach. Nach Inbetriebnahme der Oberleitung der HLB GmbH ist der bestehende Eisenbahninfrastrukturanschlussvertrag anzupassen.

Allgemeine Auflagen und Hinweise

- 15.5 Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Aus der Bebauung dürfen sich daher keine negativen Einflüsse für den Bahnbetrieb ergeben. Dies gilt sowohl temporär für die Bautätigkeit (beispielsweise durch Staubwirkung), als auch permanent für die Zeit nach der Bautätigkeit. Eine Verwechslung mit Signalen oder eine Blendwirkung ist auszuschließen.
- 15.6 Für die Gründung der Mastfundamente im Lasteinzugsbereich des Gleises, ist das Regelwerk zwingend einzuhalten (Gleisüberwachung usw.). Die Richtlinien 824 und 836 sind zwingend einzuhalten.

Bauarbeiten

- 15.7 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die Errichtung und die geplante Maßnahme betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn

sind ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

- 15.8 Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlage hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.
- 15.9 Des Weiteren sind die Bauarbeiten so auszuführen, dass Fremdkörper nicht auf Bahngelände, insbesondere in den Gleisbereich hineingelangen können.
- 15.10 Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise etc.) sind stets zu gewährleisten.
- 15.11 Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) durchgeführt werden.
- 15.12 Sofern dies nicht möglich ist, ist der DB AG, DB Immobilien, rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung durch die Vorhabenträgerin vorzulegen (DB Konzernrichtlinien 836.2001 i.V. m. 800.0130 Anhang 2). Diese muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.
- 15.13 Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB InfraGO AG und dem Eisenbahn-Bundesamt ausgeführt werden.
- 15.14 Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- / Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung (auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten) dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB InfraGO AG erfolgen. Die Bauüberwachung ist rechtzeitig über den Termin zu verständigen.
- 15.15 Der Stützbereich ist definiert in der DB Konzernrichtlinie 836.2001 i. V. m. 800.0130 Anhang 2. Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der DB Konzernrichtlinien 800.0130 und 836 zulässig.
- 15.16 Das Baufeld ist in Gleisnähe so zu sichern, dass keine Baufahrzeuge, Personen, Materialien oder Geräte unbeabsichtigt in den Gefahrenbereich gelangen. Während der Arbeiten muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch die Bauarbeiten der Gefahrenbereich (Definition siehe GUV VD 33 Anlage 2) der Gleise, einschließlich des

Luftraumes nicht berührt wird. Sollten dafür Einfriedungen notwendig sein, sind diese durch die Vorhabenträgerin zu erstellen und dauerhaft instand zu halten.

- 15.17 Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825, zu beachten.

Sicherheitsabstände

- 15.18 Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.

Einsatz von Baukränen und Bauwerkzeugen

- 15.19 Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z.B. (Mobil-) Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche bzw. der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer **Überschwenkbegrenzung** (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen. Die Kosten sind von der Vorhabenträgerin bzw. ihrer Rechtsnachfolger zu tragen.
- 15.20 Werden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der DB InfraGO AG eine schriftliche **Kranvereinbarung** abzuschließen, die mindestens 4 Wochen vor Kranaufstellung bei der DB InfraGO AG zu beantragen ist. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung wird hingewiesen. Der Antrag zur Kranaufstellung ist mit Beigabe der Konzernstellungnahme der DB zum Vorhaben bei der DB InfraGO AG einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

Bahnseitige Immissionen

- 15.21 Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Immissionen (insbesondere Luft- und Körperschall usw.) wird vorsorglich hingewiesen.

Vorhandene Kabel und Leitungen

- 15.22 Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss.

Kabel und Leitungen der DB Kommunikationstechnik GmbH

- 15.23 Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH erforderlich. Mindestens 15 Arbeitstage vor Baubeginn ist unter Angabe der Bearbeitungsnummer ein Wunschtermin zur örtlichen Einweisung mitzuteilen.

Dafür ist das Formular „Beantragung örtliche Einweisung“ zu verwenden und ausgefüllt zu senden an:

DB Kommunikationstechnik GmbH

Dokuzentrum Auskünfte

I.CVR 22

E-Mail: DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com

Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

- 15.24 Die Forderungen des Kabelmerkblattes der DB Kommunikationstechnik GmbH sind strikt einzuhalten. Die Verpflichtungserklärung (Protokoll) ist rechtzeitig und von der bauausführenden Firma unterzeichnet zurückzusenden. Die Betreiberauskunft ist mit allen Anlagen zum Ortstermin dem Techniker der DB Kommunikationstechnik GmbH vorzuweisen.
- 15.25 Bei Kreuzungen sind die Fernmeldekabel grundsätzlich zu unterkreuzen. TK-Anlagen der DB InfraGO AG dürfen nicht überbaut werden und es muss ein Abstand von 2,00 m eingehalten werden.

Kabel und Leitungen der Leit- und Sicherungstechnik

- 15.26 Das Stammkabel 546 ist im Zuge der Gründung der Oberleitungsmasten aus dem Baufeld heraus umzulegen. Neben der Kabeleinweisung ist für die Baufeldfreiheit eine genaue Ortung der Kabel vorzunehmen.

Haftungspflicht des Bauherrn

- 15.27 Für Schäden, die der DB aus der Baumaßnahme entstehen, haftet die Vorhabenträgerin. Das gilt auch, wenn sich erst in Zukunft negative Einwirkungen auf die Bahnstrecke ergeben. Entsprechende Änderungsmaßnahmen sind auf Kosten der Vorhabenträgerin bzw. ihrer Rechtsnachfolger zu veranlassen.

Kein widerrechtliches Betreten der Bahnanlagen / Betretungserlaubnis für Dritte

- 15.28 Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Dies gilt auch während der Bauzeit.

Keine Beschädigung und Verunreinigung der Bahnanlagen

- 15.29 Gem. § 64 EBO ist es verboten, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherungseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende oder betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

Kostenübernahme

- 15.30 Sämtliche Kosten, die der DB aus der Baumaßnahme entstehen, sind von der Vorhabenträgerin zu tragen. Die Abrechnung erfolgt nach den Allgemeinen Vertragsbedingungen für außertarifliche Leistungen der DB AG. Hierzu ist dem zuständigen Netzbezirk von der Vorhabenträgerin eine entsprechende schriftliche Kostenübernahmeerklärung abzugeben.

16. Allgemeingültige Nebenbestimmungen Leitungsträger (einschl. Telekommunikation)

- 16.1 Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um Schäden und sonstige, über das baubedingt notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen, von Ver- und Entsorgungsleitungen zu vermeiden.
- 16.2 Die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung von Leitungen sind anhand des koordinierten Leitungsplanes im Zuge der Ausführungsplanung mit den betroffenen Leitungsträgern abzustimmen.
- 16.3 Die jeweils maßgeblichen Merkblätter, Normen und sonstigen technischen Anweisungen und Regelwerke sind zu beachten.
- 16.4 Eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung ist zu gewährleisten.
- 16.5 Der Beginn der Bauarbeiten ist bei den Leitungsbetreibern mindestens 2 Wochen vor Beginn schriftlich anzuzeigen.

17. Vodafone GmbH

- 17.1 Sofern die Baumaßnahme die TK-Anlagen / TK-Kabel berührt, ist eine örtliche Einweisung erforderlich.
- 17.2 Die Forderungen der Kabelschutzanweisungen der Vodafone GmbH sind strikt einzuhalten.
- 17.3 Sollte bei den Bauarbeiten auf TK-Kabel oder TK-Anlagen getroffen werden, die in den Plänen nicht angegeben sind, ist die Vodafone GmbH unverzüglich zu informieren.

18. Energie und Versorgung Butzbach GmbH

- 18.1 Zwischen dem Erschließungsträger und der Energie- und Versorgung Butzbach GmbH ist ein Erschließungsvertrag abzuschließen.

19. Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung Butzbach

- 19.1 Sämtliche erdverlegten Leitungen sind auf Dichtigkeit zu prüfen.
- 19.2 Die Nachweise sind dem Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung Butzbach vorzulegen.

20. Butzbacher Netzbetrieb GmbH & Co. KG

- 20.1 Für die Kabel ist ein Schutz- und Arbeitsstreifen von 2,50 m Breite, der nicht überbaut werden darf, auszuweisen.
- 20.2 Die Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Kabelanlagen der Butzbacher Netzbetrieb GmbH & Co.KG auf dem Betriebsgelände der Wartungseinrichtung ist im Vorfeld des Baubeginns durch eine vertragliche Regelung sicherzustellen.
- 20.3 Bei notwendig werdenden Erdarbeiten (Kanal, Wasserleitung, Straßenbau, Lärmschutzeinrichtungen etc.) im Bereich der Kabelanlagen der Butzbacher Netzbetrieb GmbH & Co.KG, ist eine Kontaktaufnahme der ausführenden Firma vor Arbeitsbeginn mit dem Netzbezirk Friedberg, erforderlich.
- 20.4 Ggfs. notwendige Änderungen an den Bestandleitungen sind frühzeitig abzustimmen.

V. Zusagen

Die Einhaltung der unter A.IV aufgeführten Nebenbestimmungen wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt.

Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin und den Erwidern die nachfolgend genannten Punkte zugesichert:

Erörterungstermin:

- Tore und Rauchwärmeabzüge des Werkstattgebäudes werden während der durchzuführenden Arbeiten an den Schienenfahrzeugen in den Nachtstunden

grundsätzlich geschlossen gehalten.

Magistrat der Stadt Butzbach:

- Das Dach wird mit einer Solaranlage ausgestattet.

Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung Butzbach:

- Die zugänglichen Schächte der Schmutzwasserleitungen werden in DIN 1000 statt DIN 800 ausgeführt.

Untere Naturschutzbörde des Wetteraukreises:

- Es werden nicht alle im botanischen Garten verfügbaren Nachzuchten der Rauhen Nelke ausgebracht.
- Die Untere Naturschutzbehörde des Wetteraukreises wird über die Standorte, an denen Exemplare der Rauhen Nelke ausgebracht wurden, informiert.
- Es erfolgt ein Monitoring über den Erfolg der Umsiedlung/Wiederausbringung der nachgezogenen Exemplare der Rauhen Nelke.

VI. Entscheidung über aufrechterhaltene und nicht abschließend geregelte Einwendungen

Einwendungen gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit Ihnen nicht durch Planänderungen oder Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden ist oder soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VII. Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die Kostenfestsetzung ergeht mit gesondertem Bescheid.

Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Sachverhalt

I. Planungsgegenstand

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist die Errichtung einer Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge einschließlich der Elektrifizierung des Zuführungsgleises.

Der Standort der Wartungseinrichtung befindet sich im Norden der Stadt Butzbach und umfasst eine Fläche von 73.000 m².

Das Vorhaben besteht insbesondere aus den nachfolgend genannten maßgeblichen Bestandteilen:

- Neubau einer Werkstatthalle für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung auf 8 Gleisen,
- Neubau eines Betriebsgebäudes mit Technikräumen, Lagerbereichen, Komponentenwerkstätten, Sozial- und Sanitärbereichen und Büro- sowie Schulungsräumen,
- Neubau eines Kombigebäudes mit einem Gleis für die Radsatzbearbeitung (URD) und einem Gleis für die Unterflurreinigung,
- Neubau von Gleis- und Weichenanlagen auf dem Betriebsgelände mit Oberleitung und Gleisfeldbeleuchtung (Gleislänge ca. 3000 m, 18 Weichen),
- Neubau von vier Lagergebäuden,
- der Elektrifizierung des Zuführungsgleises
- und der sicherungstechnischen Ausrüstung des Bahnüberganges „Zum Oberwerk“ mit einer rechnergesteuerten Lichtzeichenanlage.

II. Antragsbegründung

In der zukünftigen Wartungseinrichtung sollen diesel- und elektrogetriebene Schienenfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs gewartet werden, da die verfügbaren Kapazitäten für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen im regionalen und überregionalen Raum stark begrenzt sind und die bestehenden Einrichtungen, die für die Instandhaltung moderner Schienenfahrzeuge erforderlichen technischen Anforderungen nicht erfüllen.

III. Beschreibung des Vorhabens

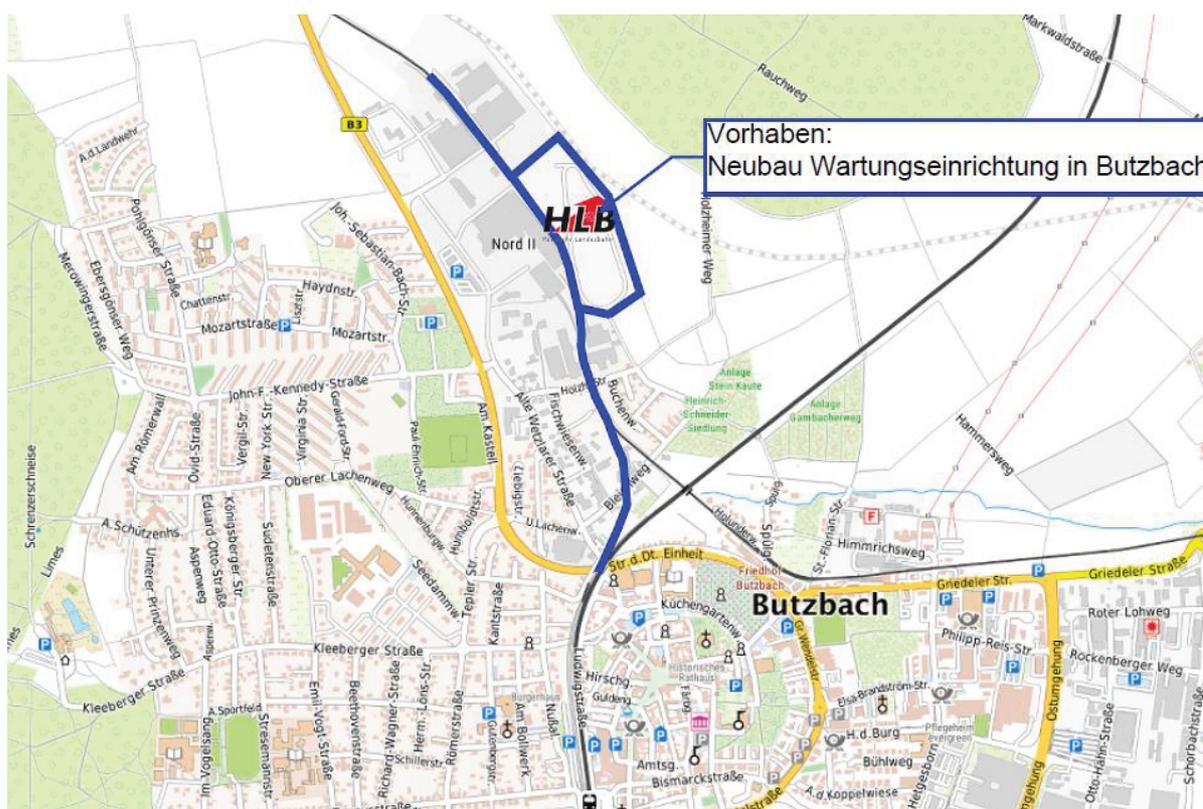
1. Antragstellerin und Vorhabenträgerin

Die HLB GmbH ist ein deutsches regionales Verkehrsunternehmen im Eigentum des Landes Hessen mit Sitz in Frankfurt am Main.

Konzerneigene Unternehmen der HLB GmbH sind aktuell unter anderem mit der Erbringung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen im Regionalverkehr beauftragt. Ein Teil der hierfür benötigten Fahrzeuge soll in der neuen Wartungseinrichtung regelmäßig instandgehalten werden.

2. Lage des Vorhabens

Die Wartungseinrichtung wird im „Gewerbe- und Industriegebiet Nord / Gewerbegebiet Nord II“ der Stadt Butzbach errichtet. Der Anschluss der Wartungseinrichtung erfolgt bahnseitig über das frühere Streckengleis Butzbach Nord – Pohl Göns (Strecke 9372) der Eisenbahnstrecke der HLB Basis AG in Butzbach Nord, welches an das übergeordnete Eisenbahnnetz der DB InfraGO AG in Butzbach DB angebunden ist. Straßenseitig wird das Grundstück über die Abfahrt der B3 „Gewerbe- und Industriegebiet Nord / Gewerbegebiet Nord II“ erschlossen. Eine weitere Andienung an den öffentlichen Bereich besteht im Süden des Grundstücks über die Holzheimer Straße für Fußgänger und Zweirad-Verkehr.



3. Bauliche Gestaltung

Die Wartungseinrichtung besteht aus einer Werkstatthalle für die betriebsnahe und schwere Instandhaltung auf acht Gleisen, einem Betriebsgebäude mit Technikräumen, Lagerbereichen, Komponentenwerkstätten, Sozial- und Sanitärbereichen und

Büro- sowie Schulungsräumen, einem Kombigebäude mit einem Gleis für die Radsatzbearbeitung und einem Gleis für die Unterflurreinigung, Gleis- und Weichenanlagen mit Oberleitung und Gleisfeldbeleuchtung, Verkehrsanlagen sowie vier Lagergebäuden.

In der Werkstatthalle finden betriebsnahe und schwere Instandhaltungsarbeiten statt. Das Werkstattgebäude besteht aus insgesamt vier Hallenschiffen. Die Hallenschiffe 1 und 2 sind mit einer Länge von 135 m und die Hallenschiffe 3 und 4 mit je 200 m Hallenlänge geplant. Die Hallen verfügen über verschiedene Arbeitsebenen, die sich aus den Erfordernissen der Wartung der Fahrzeuge ergeben.

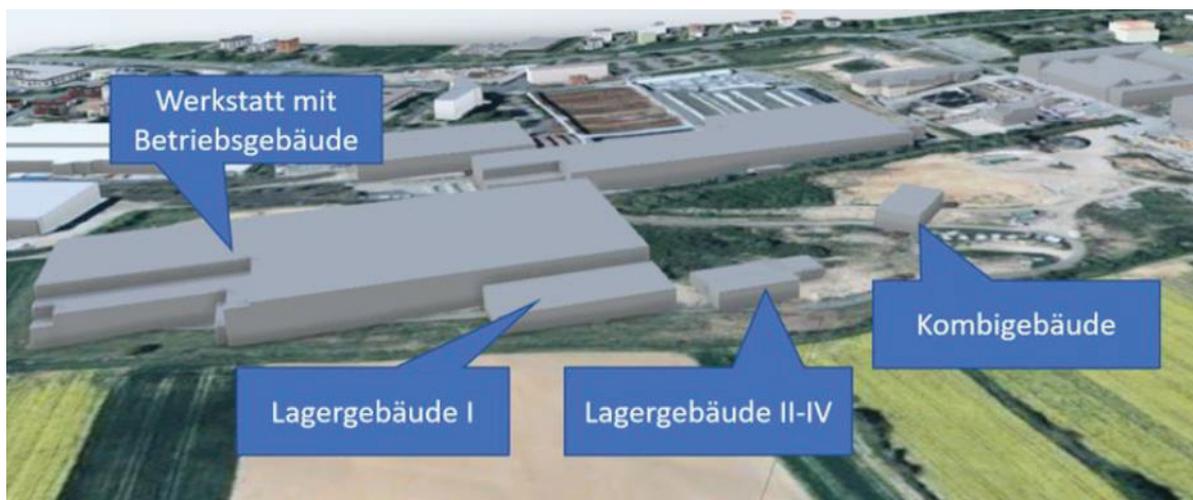
Der Hallengrundriss ist funktional in mehrere Arbeitsbereiche – betriebsnahe und schwere Instandsetzung, Werkstätten, Büro-, Aufenthalts- und Sanitärbereiche sowie Lager- und Logistikflächen unterteilt.

Das Betriebsgebäude besteht aus einem dreigeschossigen, massiven Baukörper und befindet sich in der Südost-Ecke des Werkstattgebäudes. Im Betriebsgebäude befinden sich haustechnische Flächen, Räume für Lagerlogistik, Funktionsräume sowie Sozial- und Sanitärräume. Ebenso sind Büro-, Besprechungs- und Verwaltungsräume darin untergebracht.

Im Kombigebäude sind mehrere Funktionen für die Wartung und Instandhaltung vorgesehen. Ein Gleis mit einer Unterflur-Radsatzdrehmaschine mit vorgelagerter Arbeitsgrube und ein Gleis mit einer Grube für Grobreinigung. Das Gebäude besteht aus zwei Hallenschiffen, die durch eine Innenwand räumlich getrennt sind.

In der Freifläche sind vier Außenlager als eingeschossige wettergeschützte Lagergebäude geplant. Die Zufahrt zu den Lagergebäuden wird über eine Werkstattstraße gewährleistet. Das Lagergebäude I ist nordöstlich in 5 m Abstand zur Werkstatt platziert und für die Ausstattung mit Schwerlastregalen mit je 4 Lagerebenen vorgesehen.

Die Lagergebäude II bis IV befinden sich nördlich der Werkstatt und im Bereich Gleisende des URD-Gleises. Das Lagergebäude II soll analog zum Lagergebäude I als Schwerlast-Lager genutzt werden. Das Lagergebäude III ist für die bodengebundene Aufbewahrung von Großkomponenten gedacht. Im Lagergebäude IV werden diverse Radsätze vorgehalten.



Die neu zu errichtende Gleisanlage der Instandhaltungswerkstatt bindet aus südlicher Richtung aus dem Gleis der Strecke 9372 (Butzbach Ost - Pohlgöns) auf Höhe der Weiche 4 aus. Aus nordwestlicher Richtung bindet die neu zu errichtende Gleisanlage auf Höhe der bestehenden Weiche 6 von der Strecke 9372 aus. Über den neu entstehenden Abzweig werden insgesamt 13 Gleise angeschlossen.

- Gleise U1, U2 – Anbindung des Kombigebäudes, Unterflur-Radsatzdrehmaschine (URD) und Grube für Grobreinigung sowie U3 als zusätzliches Gleis
- Gleise 11 bis 18 – Anbindung Instandsetzungshalle
- Gleise Ü1, Ü2 und Ü3 - Übergabegleise

Die Erschließung der Wartungseinrichtung ist über das HLB-eigene Bestandsgleis sichergestellt, welches ca. 700 m südlich des Baufeldes aus den Gleisanlagen der DB InfraGO AG ausfädelt.

Da in der Wartungseinrichtung auch elektrifizierte Triebwagen gewartet werden, ist eine Elektrifizierung der Gleisanlagen auf dem Betriebsgelände sowie des Gleisanschlusses bis zur DB notwendig.

Hierzu wird die Errichtung einer Oberleitungsanlage zwischen dem Anschluss zum übergeordneten Netz der DB InfraGO AG am Weichenende der Weiche 6 auf dem Bahnhof Butzbach DB über der bestehenden Gleisanlage der HLB bis Butzbach Nord und teilweise innerhalb der Wartungseinrichtung erforderlich.

Hierfür werden Oberleitungsmaste mit einer Höhe von 9 – 12,5 m errichtet; die Oberleitung wird mit 15 kV und 16,7 Hz betrieben.

4. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Von der Vorhabenträgerin wurde das Projekt am 29. Juni 2022 im Großen Saal des Bürgerhauses Butzbach vorgestellt und den Zuhörern Gelegenheit gegeben, sich zu dem geplanten Vorhaben zu äußern. Zuvor war auf diesen Termin als amtliche Bekanntmachung der Stadt Butzbach hingewiesen worden.

IV. Ablauf des Anhörungsverfahrens

Für das Vorhaben wurde gemäß § 18 AEG i. V. m. § 73 HVwVfG das Anhörungsverfahren durchgeführt.

1. Antrag und Einleitung des Anhörungsverfahrens

Die Hessische Landesbahn GmbH hat mit Schreiben vom 08. Dezember 2022 den Plan für das o. g. Vorhaben beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht und damit das auf die Planfeststellung nach § 18 AEG i. V. m. §§ 72 ff. HVwVfG zielende Anhörungsverfahren in Gang gebracht.

Das Regierungspräsidium Darmstadt hat das Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 02. Januar 2023 eingeleitet.

2. Auslegung der Planunterlagen

Auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt lagen die Planunterlagen gem. § 18 AEG i. V. m. § 73 HVwVfG für die Dauer eines Monats, und zwar in der Zeit vom 09. Januar bis zum 08. Februar 2023, bei der vom Vorhaben betroffenen Kommune, der Stadt Butzbach, aus. Die Zeit und der Ort der Auslegung waren zuvor von der betroffenen Kommune rechtzeitig am 05. Januar 2023 in ortsüblicher Weise bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung wurden diejenigen Stellen bezeichnet, bei denen innerhalb der gesetzlichen Frist, das war bis zum 09. März 2023, Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder mündlich zur Niederschrift erhoben werden konnten. Ein Hinweis, wonach Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen sind, war in der Bekanntmachung ebenfalls enthalten (§ 73 Abs. 4 S. 3 HVwVfG). Außerdem wurde ein Erörterungstermin angekündigt und in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass bei Ausbleiben eines Beteiligten auch ohne ihn verhandelt werden kann.

3. Beteiligung der Behörden und Stellen sowie der nicht ortsansässigen Betroffenen

Den Behörden und Stellen, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, wurde der Plan zugeleitet und Gelegenheit zur Äußerung bis zum 09. März 2023 gegeben. Zugleich wurde auf § 73 Abs. 4 S. 3 HVwVfG hingewiesen.

Die anerkannten Naturschutzvereinigungen und der Hessische Bauernverband wurden mit Schreiben vom 03. Januar 2023 ebenfalls auf die Offenlage der Planunterlagen hingewiesen.

Eine Unterrichtung nicht ortsansässiger Betroffener gemäß § 73 Abs. 5 HVwVfG erfolgte durch die Stadt Butzbach.

4. Einwendungen und Stellungnahmen

Während der gesetzlichen Frist sind Einwendungen gegen den Plan erhoben worden.

Verschiedene der beteiligten Behörden und Stellen haben zu dem Plan Stellung genommen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 14. März 2023 übergeben worden. Der DB Immobilien GmbH wurde auf Antrag Fristverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme bis zum 31. März 2023 gewährt. Diese Stellungnahme wurde entsprechend nachgereicht. Die Vorhabenträgerin übersandte die Erwiderungen zu den Stellungnahmen vollständig bis zum 30. Mai 2023.

5. Erörterungstermin

Die gegen den Plan erhobenen Einwendungen und die eingeholten Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Stellen wurden am 16. Juni 2023 erörtert.

Alle, die rechtzeitig gegen den Plan Einwendungen erhoben haben, wurden von der Anhörungsbehörde zu dem am 16. Juni 2023 im Bürgerhaus Butzbach anberaumten Erörterungstermin schriftlich eingeladen.

Zeit und Ort der Erörterungsverhandlung wurden auf Veranlassung des Regierungspräsidiums Darmstadt von der Stadt Butzbach rechtzeitig vorher auf ortsübliche Weise bekannt gemacht.

Über das Ergebnis des Erörterungstermins wurde eine Niederschrift gefertigt, die den Verhandlungsteilnehmern zur Kenntnisnahme übersandt wurde.

6. Planänderung und Ergänzung der vorgelegten Unterlagen

Die Erkenntnisse aus dem Anhörungsverfahren sowie aus dem Erörterungstermin haben die Vorhabenträgerin dazu veranlasst, die Planung zu ändern und zu ergänzen. Mit Schreiben vom 07.09.2023, legte die Vorhabenträgerin die geänderten Planunterlagen in elektronischer Form vor.

Es handelte sich dabei im Wesentlichen um folgende Änderungen und Ergänzungen:

- Überarbeitung der brandschutzfachlichen Unterlagen.
- Änderung der Entwässerung des Wirtschaftsweges „Am Galgenfeld“.
- Aufnahme von Änderungsanträgen für Abstandsflächen in die Planunterlagen.
- Aufnahme einer schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV zum Schienenverkehrslärm in die Planunterlagen.
- Darstellung der Bestandsbebauung „Im Römercarree“ in den Lageplänen.
- Entfall des Abstellgleises A 1, womit Änderungen des Regenrückhaltebeckens, der teilweise Entfall der Stützwand West und die Anpassung der Feuerwehrumfahrung einhergehen.

Da der Kreis der von den Planänderungen Betroffenen eindeutig ermittelt werden konnte, wurde auf eine erneute Offenlage der Planunterlagen verzichtet und eine Anhörung gemäß § 73 Abs. 8 HVwVfG durchgeführt.

Auf eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit konnte gem. § 22 Abs. 2 UVPG ebenfalls verzichtet werden, da durch die geplanten Änderungen keine zusätzlichen oder erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind.

Zu der ersten Planänderung haben verschiedene beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange Stellung genommen. Die Stellungnahmen sind der Vorhabenträgerin zur Prüfung und Erwidern übergeben worden. Die von der Vorhabenträgerin übersandten Erwidern wurden wiederum an die betroffenen Träger öffentlicher Belange weitergeleitet.

Einwendungen sind im Rahmen dieser Planänderung nicht erhoben worden.

7. Vorzeitiger Baubeginn

Bei sämtlichen Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde über den vorzeitigen Baubeginn handelt es sich um vorläufige Anordnungen, die es der Vorhabenträgerin erlauben, bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens einzelne vorberei-

tende Maßnahmen zu realisieren. Der Erlass einer vorläufigen Anordnung setzt voraus, dass mit einer Entscheidung zugunsten der Vorhabenträgerin für das Gesamtvorhaben gerechnet werden kann und dass die vorzuziehenden Maßnahmen in der konkret beantragten Form letztlich auch durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden. Diese Prognoseentscheidungen entfalten allerdings keinerlei rechtliche Bindungswirkung für die abschließende Planfeststellungsentscheidung und treten auch nicht an deren Stelle. Vielmehr werden die bereits erteilten Zulassungen wegen ihres vorläufigen Charakters mit der endgültigen Entscheidung über die Feststellung des Plans automatisch gegenstandslos und verlieren ihre Wirksamkeit. Deshalb ist auch über solche Vorhabenteile, die Gegenstand von vorläufigen Anordnungen waren, im Planfeststellungsbeschluss noch einmal eine endgültige Zulassungsentscheidung zu treffen. Nebenbestimmungen der Vorläufigen Anordnung werden daher- soweit sie weiterhin erforderlich sind- erneut festgesetzt.

7.1 **Bodensanierung einschließlich Rodung der für die Bodensanierung relevanten Flächen**

Mit Schreiben vom 26.07.2023 hat die Vorhabenträgerin den Erlass einer vorläufigen Anordnung gem. § 18 Abs. 2 AEG für die vorbereitenden Maßnahmen

- Bodensanierung auf dem vorgesehenen Betriebsgelände der geplanten Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge in Butzbach sowie
- Rodung der für die Bodensanierung relevanten Flächen

beantragt. Grundstücke Dritter werden für diese Maßnahmen nicht in Anspruch genommen, da sich die von den Vorarbeiten betroffenen Flächen allesamt im Eigentum der Vorhabenträgerin befinden.

Die von der vorläufigen Anordnung betroffene Kommune, die Stadt Butzbach, wurde gem. § 18 Abs. 2 S. 1 AEG mit Schreiben vom 01.08.2023 zum Antrag der HLB GmbH auf vorläufige Anordnung - ebenso wie weitere Träger öffentlicher Belange - angehört. Im Rahmen der Anhörung wurden gegen die Zulassung der beantragten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen.

Da die Prüfung der Planfeststellungsbehörde ergab, dass die in § 18 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 AEG genannten Voraussetzungen vorliegen, wurde dem Antrag der Vorhabenträgerin mit Entscheidung vom 21.09.2023 entsprochen. Im Rahmen dieser Entscheidung wurden Auflagen zur Sicherung der in § 18 Abs. 2 Nr. 4 AEG genannten zu berücksichtigenden Interessen festgelegt.

Die Entscheidung wurde der Vorhabenträgerin, der betroffenen Kommune und den von der Maßnahme betroffenen Beteiligten zugestellt.

7.2 Vegetationsarbeiten im Zusammenhang mit der späteren Errichtung von Oberleitungsanlagen

Mit Schreiben vom 11.12.2023 hat die Vorhabenträgerin den Erlass einer weiteren vorläufigen Anordnung gem. § 18 Abs. 2 AEG für Vegetationsarbeiten im Zusammenhang mit der späteren Errichtung von Oberleitungsanlagen beantragt.

Die Stadt Butzbach sowie weitere betroffene Träger öffentlicher Belange wurden daraufhin gem. § 18 Abs. 2 S. 1 AEG mit Schreiben vom 13.12.2023 angehört. Es wurden auch in diesem Fall gegen die Zulassung der beantragten Maßnahmen keine Bedenken vorgetragen.

Das Einverständnis der von der beantragten Maßnahme betroffenen privaten Grundstückseigentümer wurde im Rahmen der Antragstellung vorgelegt.

Da auch für diesen Antrag die in § 18 Abs. 2 Nr. 1 bis 4 AEG genannten Voraussetzungen vorlagen, konnte der vorzeitige Baubeginn für die Durchführung der Vegetationsarbeiten im Zusammenhang mit der späteren Errichtung von Oberleitungsanlagen mit Bescheid vom 29.12.2023 mit entsprechenden Nebenbestimmungen ebenfalls zugelassen werden.

Auch diese Entscheidung wurde der Vorhabenträgerin, der betroffenen Kommune und den von der Maßnahme betroffenen Beteiligten, zugestellt.

C. Entscheidungsgründe

I. Formelle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Erfordernis der Planfeststellung

Gemäß § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen der Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist.

Zu den Betriebsanlagen einer Eisenbahn 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 der Werkstattneubau einschließlich der Elektrifizierung des Zuführungsgleises der Wartung und Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen des Schienenpersonahverkehrs dient, handelt es sich um eine Eisenbahnbetriebsanlage gem. § 18 AEG.

Das HEisenbG findet insoweit keine Anwendung, da hinsichtlich des Baus neuer Betriebsanlagen einer Eisenbahn das AEG als generelle Bundesnorm zur Anwendung kommt.

2. Zuständigkeit

Zuständige Behörde für die Durchführung des Verfahrens ist gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 7 der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12. November 2007, zuletzt geändert durch Verordnung vom 17. Mai 2023 das Regierungspräsidium Darmstadt, da es sich bei den Vorhaben um die Infrastruktureinrichtung einer Eisenbahn i. S. d. § 1 HEisenbG handelt und sich diese im räumlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsbezirks Darmstadt befindet.

Die örtliche Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Darmstadt ergibt sich aus § 3 Abs. 1 Nr. 1 HVwVfG. Das Regierungspräsidiums Darmstadt ist somit Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für das beantragte Vorhaben. Dabei versteht sich der Begriff „Planfeststellungsbehörde“ in einem weiten, auch die Zuständigkeit als Anhörungsbehörde umfassenden Sinn.

3. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ersetzt gem. § 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 HVwVfG die nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Es werden demgemäß alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend geregelt, indem die Zulässigkeit des Vorhabens einschl. der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird. Die wesentlichen, durch die Planfeststellung ersetzten Entscheidungen sind im Abschnitt A.III. benannt.

4. Zusagen der Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren

Die Vorhabenträgerin hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegenüber verschiedenen Beteiligten Zusagen ausgesprochen. Die Zusagen sind von der Planfeststellungsbehörde – in Abschnitt A.V. aufgenommen und damit bestätigt worden. Die Vorhabenträgerin ist an die Einhaltung der Zusagen gebunden. Den der jeweiligen Zusage zugrundeliegenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen wird in diesem Umfang stattgegeben.

II. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gem. § 4 UVPG ein unselbstständiger Teil des energiewirtschaftlichen Planfeststellungsverfahrens, somit ist die zuständige Behörde für die Feststellung der UVP-Pflicht nach § 5 UVPG die für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zuständige Behörde.

Die Vorgaben des UVPG sind eingehalten. Die erforderlichen Unterlagen wurden vorgelegt. Den verfahrensrechtlichen Anforderungen, insbesondere im Hinblick auf die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde Rechnung getragen. Nachfolgend werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens zusammenfassend dargestellt und bewertet. Das Ergebnis wurde bei der Entscheidung über den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

1. Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um ein Vorhaben nach Nr. 14.8.3.1, Anlage 1 UVPG. Nach § 7 Abs. 1 UVPG erfordert das Vorhaben damit die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht.

Nach § 7 Abs. 3 UVPG entfällt die allgemeine Vorprüfung, wenn die Vorhabenträgerin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beantragt und die Planfeststellungsbehörde das als zweckmäßig erachtet.

Dies ist hier der Fall, so dass für das geplante Vorhaben eine UVP-Pflicht gemäß § 7 Abs. 3 UVPG besteht.

2. Umfang und Ablauf der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Umweltauswirkungen des beantragten Vorhabens wurden von dem Büro für Landschafts- und Objektplanung, ppr Freiraum + Umwelt, im Auftrag der Vorhabenträgerin auf der Grundlage fachspezifischer Gutachten (insbesondere Landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzrechtliche Betrachtung und Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie) ermittelt, beschrieben und hinsichtlich der Entscheidungserheblichkeit bewertet.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach den §§ 18 ff. UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren gemäß § 43 a EnWG i. V. m. § 73 HVwVfG. Der betroffenen Öffentlichkeit wurde im Rahmen der Beteiligung Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Die Antragsunterlagen wurden vollständig, sowohl hinsichtlich der Planunterlagen als auch der zugehörigen umweltfachlichen Unterlagen zur Einsichtnahme im Internet veröffentlicht sowie in der betroffenen Kommune ausgelegt.

3. Zusammenfassende Darstellung

Auf Grundlage des UVP-Berichts einschließlich der vorgelegten fachspezifischen Gutachten sowie der behördlichen Stellungnahmen werden nachfolgend die Umweltauswirkungen des Vorhabens zusammenfassend dargestellt und begründet bewertet. Die zusammenfassende Darstellung ist nach den Anforderungen der §§ 24 und 25 UVPG gegliedert.

4. Untersuchungsraum

Die Abgrenzung der Untersuchungsräume erfolgt schutzgutbezogen unter Berücksichtigung der Reichweite der möglichen Vorhabenwirkungen. Bei der hier geplanten Wartungseinrichtung handelt es sich um ein punktuell Vorhaben. Aufgrund dessen und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wirkungen des Vorhabens wurden folgende Untersuchungsräume bei der Beschreibung des aktuellen Zustands der Schutzgüter berücksichtigt:

Schutzgut	Größe des Untersuchungsraums
Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit	500 m
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	zukünftiges Betriebsgelände
Boden	zukünftiges Betriebsgelände
Wasser	200 m
Fläche	zukünftiges Betriebsgelände
Landschaft	500 m
Klima/Luft	500 m
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	200 m

Sofern nicht durch die o.g. Radien abgedeckt, wurden die Schutzgüter zusätzlich in einem Umfeld von rd. 10 m beidseits des zu elektrifizierenden Zuführungsgleises betrachtet.

5. Untersuchungsinhalte

Die Untersuchungsinhalte werden durch das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung konkretisiert. Schutzgüter im Sinne des § 2 UVPG sind:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt
- Fläche, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaft
- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie

die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

6. Umweltrelevante Wirkungen

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens können bau-, anlagen-, betriebs- und rückbaubedingte Wirkungen sein. Die nachfolgenden Tabellen stellen die jeweiligen Wirkfaktoren im Überblick und in Zuordnung zu den voraussichtlich betroffenen Schutzgütern dar:

Bau- und Rückbaubedingte Auswirkungen

Eingriffsspezifische Wirkfaktoren	Betroffene Schutzgüter
Temporäre Flächeninanspruchnahme, Beseitigung von Vegetation (Arbeitsflächen, Zuwegungen)	Tiere, Pflanzen, Menschen, Landschaft
Inanspruchnahme des Bodens (Auf- und Abtrag, Umlagerung, Störung der natürlichen Bodenschichten, Verdichtung, Versiegelung)	Boden, Grundwasser, Landschaft, Fläche, Klima, Kultur- und Sachgüter
Anschnitt von Schichtenwasser, Ausbildung von Oberflächenwasser/Staunässe	Wasser
Lärmemissionen (Baubetrieb und Baustellenverkehr)	Menschen, Tiere, Landschaft
Staubemissionen (Baubetrieb und Baustellenverkehr)	Menschen, Tiere, Pflanzen

Erschütterungen (Gründungen, Befestigungen, Abbruch- und Rückbauarbeiten)	Menschen, Tiere, Kultur- und Sachgüter
----------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------

Anlagenbedingte Auswirkungen

Eingriffsspezifische Wirkfaktoren	Betroffene Schutzgüter
Dauerhafte Flächeninanspruchnahme (versiegelte Bereiche wie Gebäudegrundflächen, Stellflächen, Wege und Straßen, Gleise, Mastfundamente)	Tiere, Pflanzen, Menschen, Boden, Fläche, Landschaft, Kultur- und Sachgüter, Grundwasser, Klima
Dauerhafte Rauminanspruchnahme (Maste, Leiterseile)	Menschen, Tiere, Landschaft, Kultur- und Sachgüter

Betriebsbedingte Auswirkungen

Eingriffsspezifische Wirkfaktoren	Betroffene Schutzgüter
Elektrische und Magnetische Felder	Menschen
Schallemissionen (Verkehr, Be- und Entladung, Gebäudeabstrahlung, technische Aggregate in und an den Gebäuden, Arbeitsgeräusche)	Menschen, Tiere
Stoffliche Emissionen (arbeitsbedingte Stäube, Verkehre, wassergefährdende Stoffe für Wartung und Instandhaltung der Schienenfahrzeuge)	Menschen, Tiere, Pflanzen, Grundwasser
Erschütterungen (Rangierverkehr)	Menschen, Tiere

7. Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

- Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

Visuelle und klimatische Auswirkungen auf Raumstrukturen mit Wohn-, Gewerbe- und Freizeitfunktion

Da das Vorhabengebiet weder als Wohnbaufläche noch als Fläche für Erholung oder Freizeit geeignet ist, wirken sich Veränderungen der Gestaltung und Nutzung nicht auf diese Aspekte aus.

Eine Änderung des Landschaftscharakters, der z.B. bei Spaziergängen oder Wanderungen wahrnehmbar ist, wird als eher gering bewertet, da das Vorhabengebiet nicht begehbar und damit nur vom Rande aus erlebbar ist. Außerdem ist das Vorhabengebiet im Norden, Westen und Süden von angrenzenden Gewerbehallen umgeben, von denen eine visuelle Beeinträchtigung ausgeht. Lediglich die im Osten anschließenden agrarisch geprägten Flächen stellen einen typischen Landschaftsraum dar. Da die intensiv genutzten Äcker nur von wenigen linearen Gehölzen gegliedert sind, ist dieser Bereich zwischen Vorhabengebiet und Griedeler Wald von mittlerer Bedeutung für die Landschaftspflege und die naturgebundene Erholung. Eine hohe Bedeutung wird nur dem Griedeler Wald aufgrund seiner Bedeutung für die Naherholung und seines Alters zugesprochen.

Die Bebauung des Geländes kann dazu führen, dass Frisch- und Kaltluft gegebenenfalls nicht mehr im selben Maße wie bisher von den östlich gelegenen Flächen (Wald, Acker) zu den westlich an das Vorhabengebiet anschließenden Gewerbeflächen transportiert wird. Die großformatige Bebauung durch Hallenschiffe beschränkt sich auf die südliche Hälfte des Baugebietes. In der nördlichen (höher gelegenen) Hälfte sind lediglich zwei niedrigere Gebäude angeordnet. Die für die Elektrifizierung notwendigen Oberleitungen stellen keine Barriere für den Luftaustausch dar. Auch zwischen den geplanten Hallenschiffen und den bestehenden großformatigen Gebäuden des Gewerbegebietes bleiben u.a. mit dem Regenrückhaltebecken Freiflächen für den Lufttransport erhalten.

Gegebenenfalls entstehende Veränderungen der bioklimatischen Situation betreffen die benachbarten Gewerbeflächen. Menschen halten sich dort in den Gebäuden auf. Flächen mit Wohnnutzung, Gärten, Parkanlagen oder sonstige Flächen, die der Erholung dienen, sind nicht betroffen.

Baubedingte Immissionen

Für die Dauer der ca. zweijährigen Bauzeit werden Emissionen von Schall, Licht, Stäuben und Luftschadstoffen von der Baustelle ausgehen. Diese sind auf die Bauzeit beschränkt und überschreiten das Maß üblicher Baustellen nicht.

Betriebsbedingte Immissionen

Der Betrieb der Wartungseinrichtung ist mit einer Zunahme bzw. dem Beginn von Kfz- und Schienenverkehr verbunden. Die straßenseitige Erschließung der Wartungseinrichtung erfolgt aus nördlicher Richtung über die B 3 und die Straße „Zum Oberwerk“. Über diese Zufahrt in einem ausgewiesenen Gewerbegebiet erfolgt der Logistik- und Lieferverkehr. Die Mitarbeiterparkplätze werden ebenfalls über diese Zufahrt erreicht. Die Fahrwege verlaufen auf der Ostseite des Betriebsgeländes um das Betriebs- und Werkstattgebäude herum. Eine vollständige Umfahrung des Betriebsgeländes ist nicht vorgesehen. Bei der Wegstrecke auf der West- und Südseite handelt es sich um eine reine Feuerwehrumfahrung für den Notfall. Das Betriebsgelände kann auch über die Holzheimer Straße erreicht werden. Dieser Zugang ist allerdings ausschließlich Fußgängern und Zweiradfahrern vorbehalten, so dass es in diesem Bereich nicht zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs kommt. Hinsichtlich der Verkehrszunahme wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, ob die Kapazitäten der straßenseitigen Erschließung ausreichend sind. Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre über die B 3 bei Realisierung des Vorhabens weiterhin gegeben ist.

Kraftfahrzeuge und mit Verbrennungskraftmaschinen betriebene Schienenfahrzeuge können durch den Ausstoß von Luftschadstoffen zu einer Verschlechterung der Luftqualität im Vorhabengebiet beitragen. Bei perspektivisch 65 Mitarbeitern der Wartungseinrichtung und bis zu 32 täglichen Rangierfahrten, wovon nur ein Teil der Schienenfahrzeuge mit Diesel betrieben wird und diese in der Regel mit moderner Technik ausgestattet sind, kann ausgeschlossen werden, dass die Zielwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit der 39. BImSchV für Schwermetalle und Feinstaub im Vorhabengebiet überschritten werden.

Durch den Betrieb der Wartungseinrichtung und die damit verbundenen Rangierfahrten auf dem Zuführungsgleis entstehen Schallimmissionen, die entsprechend untersucht wurden.

In die Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung für den Tag- und Nachtbetrieb der Wartungseinrichtung sind als Voraussetzungen und Eingangsdaten Pkw-Verkehr, Lkw- und Zugverkehr, Be- und Entladevorgänge, Gebäudeabstrahlungen,

Schalleistungspegel technischer Aggregate sowie kurzzeitige Geräuschspitzen eingeflossen.

Da sich an das Betriebsgelände in nördlicher, südlicher und westlicher Richtung direkt weitere gewerblich und industriell genutzte Flächen mit produzierenden Gewerben, Lager- und Umschlagplätze, Lagerhallen etc. anschließen, ist eine relevante gewerbliche Vorbelastung durch andere Anlagen im Sinne der TA Lärm zur Tages- und Nachtzeit im Umkreis der geplanten Wartungseinrichtung vorhanden.

Diese Vorbelastung wurde zur Tages- und Nachtzeit gemäß TA Lärm durch einen pauschalen Abschlag von 6 dB(A) auf die vorgegebenen Immissionsrichtwerte an den betrachteten Immissionsorten berücksichtigt.

Bei der Berechnung wurden vom Gutachter bestimmte Randbedingungen/Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich darum, dass für verschiedene Bauteile vorgegebene Schalldämm-Maße und festgelegte Innenpegel eingehalten werden, Gabelstapler mit Elektroantrieb eingesetzt werden, während der Nachtzeiten bestimmte Tätigkeiten entfallen (z. B. kein Betrieb des Honigbiene oder Typhon-Test) und durch Betriebsanweisung sichergestellt wird, dass entsprechende Regelungen zum Öffnen und Schließen der Tore, Türen, Fenster und Rauchwärmeabzüge beachtet werden.

Unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen aus dem Werkstattbetrieb sowie der o. g. organisatorischen und bautechnischen Maßnahmen kommt die schalltechnische Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte an allen betrachteten Immissionsorten eingehalten werden.

Der Schienenverkehrslärm am Zuführungsgleis wurde unter Berücksichtigung einer Vollauslastung der Wartungseinrichtung und einer zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 25 km/h getrennt für den Tag- und Nachtzeitraum berechnet. Dabei wurden die Schallquellenarten der Schall 03 in unterschiedlichen Höhenbereichen berücksichtigt und die schalltechnisch ungünstigste Situation, dass Rangierfahrten ausschließlich mit dieselbetriebenen Schienenfahrzeugen durchgeführt werden, zugrunde gelegt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass an den maßgeblichen Bebauungen im Untersuchungsgebiet die gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV tags und nachts ohne Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden.

Durch die Elektrifizierung von Gleisanlagen entstehen außerdem elektromagnetische Felder. Die in der 26. BImSchV festgesetzten Grenzwerte für die elektrische Feldstärke und die magnetische Flussdichte werden durch den Betrieb der Oberleitung

sicher eingehalten und durch Ausstattung der Oberleitung mit einem Rückleiterseil nach den Vorgaben des Minimierungsgebotes der 26. BImSchV zusätzlich reduziert.

Zusammenfassende Beurteilung der Auswirkungen

Im Ergebnis gehen von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Wirkungen durch Immissionen aus. Die notwendigen Maßnahmen und Randbedingungen, die beim Betrieb der Wartungseinrichtung im Rahmen der Ermittlung der Schallleistungspegel vorausgesetzt wurden, sind von der Planfeststellungsbehörde in Abschnitt A.IV.7 als Nebenbestimmungen in diesen Beschluss aufgenommen worden, so dass deren Einhaltung sichergestellt ist.

- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Verlust bzw. Beeinträchtigung von Vegetation, Lebensraumverlust durch Überbauung, Versiegelung und Verdichtung

Auf einer Fläche von rd. 7,4 ha ist die vollständige Umgestaltung des Geländes vorgesehen. Mit Verkehrs- und Lagerflächen, Stellplätzen, OLA-Fundamenten und Hochbauten werden rd. 3,6 ha vollständig versiegelt. Auf annähernd 1,9 ha ist die Anlage von Gleisen auf Schotterkörper vorgesehen. Auf weiteren 1,9 ha werden Grünflächen in Form von Ruderalvegetation, Extensivrasen, Gebüsch und Bäumen angelegt.

Das Vorhaben führt zu einem Verlust vegetationsbestimmter Nutzungstypen auf einer Fläche von rd. 5,4 ha. Betroffen sind überwiegend nitrophytische, teilweise verbuschte Ruderalfluren, Gebüsche und Hecken. Kleinteilig sind arten- bzw. strukturreiche Säume, Frischwiese und Wiesenbrache betroffen. Im Südosten werden rd. 0,4 ha Acker für die Herstellung von Böschungen in Anspruch genommen. Circa 1,6 ha weisen keine Vegetation auf.

Das Plangebiet beherbergt Vorkommen der Rauhen Nelke, deren Standorte bei Realisierung des Vorhabens verloren gehen.

Mit dem Verlust von vegetationsbestimmten Flächen gehen potenzielle Brut- und Nahrungshabitate verloren. Zusätzlich können Hochbauten, wie die Hallenschiffe oder die Verwaltungsgebäude als Kulisse wirken, was insbesondere Vogelarten, die in der freien Feldflur brüten, abschrecken kann. Außerdem muss durch großformatige Fenster von einem erhöhten Risiko für Vogelschlag ausgegangen werden.

Eingriffe in die Vegetation durch Gehölzrückschnitte, Mäharbeiten und Veränderung von Lebensräumen

Für den Betrieb der elektrifizierten Schienenwege bedarf es einer dauerhaften Freihaltung benachbarter Flächen in einem Abstand von 7,5 m ab Gleismitte. Entlang der Zubringergleise erfolgen daher regelmäßig Rückschnittarbeiten; ein Aufwachsen von Gebüsch wird damit unterbunden. Bisher von Gehölzen bewachsene Areale entlang des Zuführungsgleises werden dauerhaft in gehölzfreie Ruderalflure überführt.

Für Gehölzbrüter gehen durch die Freihaltung der Rückschnittzone Bruthabitate verloren. Durch die KFZ- und Schienenverkehre sind jedoch keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten, da im Vorhabengebiet keine besonders lärmempfindlichen Arten ansässig sind sowie durch die geringen Geschwindigkeiten, mit denen die Fahrzeuge auf dem Gelände agieren, nicht von einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgegangen werden muss.

Die Entnahme von Gehölzen kann zu einem Verlust von Leitstrukturen für Fledermäuse führen. Genutzt werden diese linearen Gehölze fast ausschließlich von Zwergfledermäusen. Laut Fachmeinung wird die Empfindlichkeit der Zwergfledermäuse gegenüber der Zerschneidung als vorhanden, aber gering eingeschätzt. Südlich und östlich der Wartungseinrichtung bleiben Gehölze als Leitstrukturen erhalten; weitere Gehölze werden bei Neugestaltung des Geländes gepflanzt.

Zusammenfassende Beurteilung der Auswirkungen

Das Vorhaben wirkt sich vor allem durch Inanspruchnahme von Grundfläche negativ auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt aus, da Lebensräume sowohl für allgemein verbreitete als auch für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten dauerhaft verloren gehen.

Das Risiko von direkten Schäden an Tieren und Pflanzen durch z.B. Vogelschlag an spiegelnden Fassaden, Stromtod an Oberleitungen, Schäden an Gehölzen, Verletzung/Tötung von Tieren während der Bauarbeiten wird durch die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen V 001 bis V10 auf ein Mindestmaß gesenkt.

Vorkommen geschützter Pflanzenarten, wie die Raue Nelke, werden durch Absammeln von Samen und Wiederausbringen auf dafür geeigneten Flächen im Gebiet erhalten.

Die Gestaltungsmaßnahmen G01 bis G05 sowie die Ökokontomaßnahmen 01 bis 04 dienen der ökologischen Aufwertung im Vorhabengebiet und dessen direkter Umgebung und wirken als Ausgleich. Ein verbleibendes Defizit an zu kompensierenden Biotopverlusten erfolgt über ein Ökokonto.

Im Ergebnis wirkt sich das Vorhaben nachteilig auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt aus. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind die Auswirkungen allerdings nicht als erheblich einzustufen.

- Schutzgut Fläche

Die Inanspruchnahme bisher unversiegelter Grundflächen für Hochbauten, Straßen- und Schienenwege, Fundamente für OLA-Masten u. ä. führt zu einer Veränderung des Freiraumcharakters. Ein Großteil des Vorhabengebietes ist zukünftig stark bebaut oder vollständig versiegelt.

- Schutzgut Boden

Im Vorhabengebiet sind umfangreiche Bodenarbeiten vorgesehen. Hierzu gehört die großflächige Neuversiegelung von Boden, jedoch auch der Rückbau befestigter Flächen, der Aushub und die Entsorgung von Bauschutt sowie die Auffüllung des Geländes zur Höhenangleichung. Da am Standort nur an wenigen Stellen und nur oberflächlich gewachsener Boden vorhanden ist, führen die geplanten Umschichtungen von Boden nicht zu nachteiligen Auswirkungen auf das Bodengefüge.

Zusammenfassende Beurteilung der Auswirkungen

Im Vorhabengebiet sind natürliche Bodenfunktionen nur sehr eingeschränkt vorhanden. Mit der dauerhaften Versiegelung verbundene, nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden daher als nicht erheblich bewertet.

- Schutzgut Wasser

Da im Vorhabengebiet überwiegend nicht versickerungsfähiger Boden mit entsprechend geringer Speicherkapazität vorliegt, ist auch im derzeitigen Zustand davon auszugehen, dass das anfallende Oberflächenwasser zu einem Großteil unmittelbar in den Kleinbach abgeleitet wird. Eine Verzögerung durch Zwischenspeicherung im Boden erfolgt nur in beschränktem Maße. Gegenüber dem aktuellen Zustand wirkt sich daher eine Versiegelung der Flächen und die dann gebündelte Einleitung in die Vorflut nicht erheblich nachteilig auf Oberflächengewässer aus.

Auch bei der Ableitung von bauzeitlich anfallendem Oberflächenwasser in den Kleinbach kann davon ausgegangen werden, dass sich dies nicht erheblich nachteilig auf das Fließgewässer auswirkt.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser sind durch die Umsetzung des Vorhabens ebenfalls nicht zu erwarten, da aufgrund der ermittelten Grund-

wasserstände und dem veranschlagten Sicherheitsaufschlag von 1,50 m davon ausgegangen wird, dass eine bauzeitliche Grundwasserhaltung nicht erforderlich wird, sondern lediglich anfallendes Schichtwasser abtransportiert werden muss.

- Schutzgut Luft

Der Bau und Betrieb der Wartungseinrichtung führen zu einer Erhöhung der Luftschadstoffkonzentration gegenüber dem Ist-Zustand. Diese Erhöhung geht auf kraftstoffbetriebene Schienenfahrzeuge, die der Wartungseinrichtung zugeführt werden, sowie auf straßengebundene Kraftfahrzeuge der Angestellten und Lieferanten zurück. In der Bauphase beschränkt sich der Ausstoß an Luftschadstoffemissionen auf die der Baumaschinen und –fahrzeuge. Es handelt sich um Fahrzeuge, die für den normalen Betrieb zugelassen sind und dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Daher und von der Lage des Gebietes am Rand zur freien Landschaft und der damit verbundenen Durchlüftung des HLB-Grundstückes ist allerdings nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung der Luftqualität auszugehen.

- Schutzgut Klima

Faktoren, die auf die klimatische Situation im Vorhabengebiet und dessen Umgebung einwirken können, sind die Versiegelung von Grundflächen und die Errichtung von großformatigen, hohen Gebäuden, die in der Lage sein können, Luftströme und –austauschbahnen zu unterbrechen. Damit entsteht eine zum Großteil zusammenhängende Fläche, die sich gegenüber unversiegelten Flächen stärker aufwärmt.

Hochbauten konzentrieren sich in Form von Hallenschiffen im Süden des Vorhabengebietes. Zwischen den Hallenschiffen und der westlich angrenzenden Bebauung ist ein Regenrückhaltebecken mit umliegenden Freiflächen vorgesehen. In der nördlichen Hälfte des Gebietes sind weniger hohe Gebäude, ein Parkplatz und mit Oberleitungen überspannte Gleiskörper angeordnet. Die beschriebene Anordnung der Gebäude führt nicht dazu, dass gegebenenfalls vorhandene Luftströme, die der Kalt- und Frischluftversorgung des bestehenden Gewerbegebietes dienen, unterbunden werden. Sowohl im Norden des Vorhabengebietes als auch entlang des Zubringergleises bleiben potenzielle Austauschbahnen erhalten.

Die auf den Dächern der Hallenschiffe vorgesehenen Photovoltaik-Anlagen dienen der Erzeugung von Strom für den Eigenverbrauch und verringern damit den Bedarf an Stromerzeugnissen externer Anbieter aus nicht erneuerbaren Energiequellen.

Zusammenfassende Beurteilung der Auswirkungen

Das Versiegeln von Grundflächen kann auf lokal begrenztem Raum zu einer Erwärmung bodennaher Luftschichten führen. Aufgrund der verhältnismäßig lockeren Bebauung auf dem HLB-Gelände und den angrenzenden Gewerbegrundstücken ist eine Durchlüftung des Gebietes aus Richtung der angrenzenden freien Landschaft weiterhin möglich, sodass nachteilige Auswirkungen auf das Lokalklima unerheblich sind.

- Schutzgut Landschaft

Aufgrund der Lage des Vorhabengebietes unmittelbar angrenzend an bestehende Gewerbeflächen und der dadurch vorhandenen visuellen Vorbelastung des Umfeldes entfaltet die zusätzliche Bebauung keine erheblich nachteilige Wirkung. Die Erhaltung vorhandener Gehölze, die Etablierung von Gebüsch und Sträuchern entlang der Außengrenzen des Betriebsgeländes und die Verwendung gedeckter Farben dienen der Eingrünung der Fläche.

Baubedingte Auswirkungen gehen nicht über das übliche Maß einer Baustelle hinaus und sind auf eine Dauer von ca. zwei Jahren beschränkt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Eignung umliegender Flächen als Erholungsraum sind mit der Umsetzung des Vorhabens nicht verbunden.

Es kann ausgeschlossen werden, dass sich das Vorhaben erheblich nachteilig auf das Landschaftsbild auswirkt.

- Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum befinden sich als historische Industriebauten das Einzelkulturdenkmal „Zum Oberwerk 12“ sowie die dazugehörige Gesamtanlage „BAMAG-Oberwerk“.

Die Wirkung dieser historischen Industriebauten wird durch die hallenartigen Neubauten sowie durch die Errichtung der Oberleitungen beeinflusst. Die Sichtverbindung aus Richtung Holzheimer Straße / Holzheimer Weg wird durch den Neubau der Wartungseinrichtung eingeschränkt.

Allerdings überragen die denkmalgeschützten Gebäude im Norden die Neubauten der Wartungseinrichtung um bis zu 5 m.

Die in den Kulturdenkmälern vorwiegend vertikal ausgerichteten Fensterflächen werden zudem bei den Neubauten durch die in klaren Linien und schlichten Farben gehaltenen Fassaden wieder aufgenommen, so dass auf diese Weise eine Verbindung zu den denkmalgeschützten Gebäuden hergestellt werden kann.

Auch die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen zusätzlichen Schienen- und Straßenverkehre wirken auf die Umgebung der denkmalgeschützten Gebäude und damit auf den Eindruck der Gesamtanlage. Da es sich bei den Kulturdenkmälern allerdings um Zeugnisse aus gewerblichem bzw. industriellem Kontext handelt, können nachteilige Auswirkungen dennoch ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Lage des Betriebsgeländes innerhalb der Pufferzone des UNESCO-Welterbes „Limes“ könnten mit der Umsetzung des Vorhabens Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern verbunden sein. Sofern sich Fundstücke im Baufeld befinden, werden diese im Zuge der Baumaßnahme fachgerecht geborgen.

Unter Berücksichtigung vorsorgender Maßnahmen zum Schutz ggf. vorhandener Bodendenkmäler können nachteilige Auswirkungen daher ausgeschlossen werden.

- Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern

Anlagenbedingte Auswirkungen

Durch großflächige Versiegelung geht die Möglichkeit verloren, dass Wasser in die oberen Bodenschichten eindringt, die dann als Wasserspeicher fungieren. Vor dem Hintergrund der nur geringen Durchlässigkeit des Bodens sind die Auswirkungen jedoch als gering einzustufen.

Boden mit pflanzenverfügbarem Wasser entfällt durch die Versiegelung von Flächen. Damit fehlt auch die Grundlage für die Etablierung von Vegetationsbeständen und die Ansiedlung von Tierarten. Im Bereich des Regenrückhaltebeckens werden Standortbedingungen geschaffen, die temporär die Ansiedlung von Tier- und Pflanzenarten begünstigen, die auf frische bis feuchte Lebensräume angewiesen sind.

Die Entfernung von Vegetation und die anschließende Bebauung hat unmittelbar Einfluss auf das Landschaftsbild. Zum einen unmittelbar am Standort des Vorhabens; zum anderen wirkt sie durch die Gebäudehöhen auch in das unbebaute Umfeld hinein.

Der Verlust von Vegetation, die als Wasserspeicher fungiert und über Verdunstungskühle die Temperatur im Gebiet regelt, führt gleichfalls zu Änderungen des Kleinklimas, da deren regulierende Funktion fehlt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Da ein Korridor parallel zu den Bahngleisen dauerhaft von Gehölzen freigehalten werden muss, fehlen zukünftig Brutstandorte für Gehölzbrüter. Im Gegenzug entstehen insbesondere entlang des Zuführungsgleises nördlich der Wartungseinrichtung besonnte, gehölzfreie Flächen, die geeignete Habitate für Reptilien darstellen.

Baubedingte Auswirkungen

Nach Abtrag der Vegetationsschicht können beim Befahren der Flächen und bei Bodenarbeiten - unabhängig von gezielt hergestellten Baugruben – Senken entstehen. Aufgrund der geringen Durchlässigkeit des Bodens kann es bei Niederschlägen zur Bildung von mehr oder weniger großen Wasserflächen kommen, in denen es sich entsprechende Pflanzen und Tieren ansiedeln können.

Beurteilung der Erheblichkeit

Die vorhandenen Wechselwirkungen bzw. Wirkzusammenhänge zwischen den einzelnen Schutzgütern sind in den vorgenannten Ausführungen berücksichtigt. Es sind keine weiteren Wirkungen bekannt, die über die bereits thematisierten Auswirkungen hinausgehen.

Erheblich nachteilige Auswirkungen durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern werden daher ausgeschlossen.

7.1 Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

- Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Es werden zur Lärminderung bei der Bauausführung Maschinen nach dem Stand der Technik eingesetzt und die HLB stellt im Rahmen der Auftragsvergabe sicher, dass die bauausführenden Unternehmen die Einhaltung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) gewährleisten. Grenzwertüberschreitungen durch betriebsbedingte Schallimmissionen oder elektromagnetische Felder sind mit der Realisierung des Vorhabens nicht verbunden.

- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Maßnahmen V1 – V8 enthalten, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt ausgeschlossen werden:

- Bauzeitenregelung: Die Baustelleneinrichtung und die Rodung von Gehölzen erfolgt außerhalb der Brutsaison von Vögeln und der Aktivitätszeiten von Feldermäusen. Die Entfernung sonstiger als Bruthabitat geeigneter Vegetation erfolgt daher in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar eines Jahres. Sollte die Räumung potenziell als Bruthabitat geeigneter Flächen innerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit erforderlich sein, werden die Flächen unmittelbar

vor Baubeginn durch fachlich geeignete Personen geprüft. Der Beginn der Arbeiten erfolgt erst nach Freigabe der Bautätigkeiten. (V01)

- Schutz der Zauneidechse durch Vorbereitung von Fundamentstandorten: Sofern die Herstellung der Fundamente der OLA-Maste in den Wintermonaten stattfindet, werden die Fundamentstandorte so vorbereitet, dass eine Nutzung als Winterquartier ausgeschlossen ist. (V02)
- Schutz der Zauneidechse durch gestaffelte Gehölzentfernung: Um eine Tötung oder Verletzungen von Tieren während der Winterstarre zu verhindern, werden die zu entfernenden Gehölze, die im Verdacht stehen, als Winterquartier genutzt zu werden, in einem ersten Schritt gefällt; erst nach Beginn der Aktivitätsphase der Zauneidechse erfolgt die Rodung der Gehölze (Mai bis August). (V03)
- Schutz der zu erhaltenden Hecken mittels ortsfestem, stabilen Vegetationsschutzzaun. (V04)
- Umsiedlung Raue Nelke: Samen der Art wurden im Sommer 2022 gesammelt. Nach Abschluss der baulichen Herrichtung werden im Botanischen Garten Marburg angezogene Pflanzen an geeigneter Stelle im Vorhabengebiet wieder ausgebracht. (V05)
- Verhindern bauzeitlich entstehender Fortpflanzungsstätten: Während des Betriebs der Baustelle wird darauf geachtet, dass keine Standorte entstehen, die aufgrund der Gestaltung oder der fehlenden Nutzung als Bruthabitat geeignet sind (Wassergefüllte Fahrspuren, Bodenmieten mit „Steilwänden“, Rohbodenstandorte). (V06)
- Reduzierung Vogelschlagrisiko an Fensterfassaden: Um zu vermeiden, dass hohe Strahlungsenergie über die Sonnenstrahlung in die Gebäude eingebracht wird, wird auf große Glasflächen verzichtet. Größere zusammenhängende Fensterflächen werden lediglich im Bereich der Treppenhäuser der Betriebsgebäude angeordnet. Um die Gefahr von Vogelschlag zu minimieren, werden außenliegende Markierungen in Form von Streifen, Punkten, Logos oder Werbung angebracht. Die Detailbetrachtung erfolgt in Abstimmung mit dem Nutzer im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung. In der weiteren Planung werden Maßnahmen wie z.B. Klebefolien mit Linien- oder Punktmuster und der Einsatz von opaken Glasarten weiter betrachtet und entsprechend der Nutzung und Möglichkeiten angeordnet. (V07)

- Vogelschutz an Oberleitungen: Die Grundlage der Planung zum Schutz der Oberleitungsanlage vor Vogelschlag, bildet die Ril 997.9114. Neu zu errichtende Oberleitungsanlagen sind entsprechend § 41 BNatSchG gem. Ril 997.0100A99 inkl. Speiseleitung an Oberleitungsmasten, Erdseile und Rückleiter konstruktiv so auszuführen, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind.

Vögel können Kurzschlüsse verursachen, wenn sie die Spannung (15 kV) und das Erdpotential überbrücken. Isolationsstrecken können durch Vögel überbrückt werden und damit tödliche Verletzungen erleiden oder zu Beschädigungen der Oberleitungsanlage sowie Störungen im Bahnbetrieb führen. In der Planung werden daher geeignete Maßnahmen zur Vermeidung zuvor beschriebener Risiken berücksichtigt.

Bei der Planung der Oberleitungsanlagen werden Mindestabstände zwischen spannungsführenden Bauteilen (15kV) und Bauteilen mit Erdpotential von mindestens 60 cm berücksichtigt. Isolationsstrecken werden entsprechend den Mindestabständen ausgeführt. Für Vögel genutzte Sitzgelegenheiten werden konstruktiv ungefährlich gestaltet. An gefährlichen Stellen wird das Aufsitzen konstruktiv verhindert. (V08)

- Schutzgut Boden, Fläche

Um die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden, Fläche zu verringern, sind die Gestaltungsmaßnahmen G01 bis G05 vorgesehen:

- Pflanzung von Hecken aus heimischen Arten: Die Hecken und Gebüsche dienen perspektivisch als potenzielle Niststandorte für Vogelarten, die in Gehölzen brüten. Durch die Verwendung hoher Pflanzqualitäten und geringer Pflanzabstände sollen sich die Pflanzungen zeitnah entsprechend entwickeln. (G01)
- Pflanzung von Einzelbäumen: Gepflanzt werden heimische, klein- bis mittelkronige Laubbäume. Die Pflanzungen erfolgen als Einzelbäume, als Reihe sowie als Gruppe. (G02)
- Entwicklung arten- und blütenreicher Vegetationsflächen, trockene Standorte: Nicht versiegelte Flächen werden mit einer Gräser-Kräuter-Mischung mit einem hohen Anteil an samentragenden sowie blühenden Arten angesät. Verwendet wird eine Mischung aus autochtonem Saatgut (Ursprungsregion 21: „Hessisches Bergland“). (G03)

- Entwicklung arten- und blütenreicher Vegetationsflächen, frische Standorte: Nicht versiegelte Flächen werden mit einer Gräser-Kräuter-Mischung mit einem hohen Anteil an samentragenden sowie blühenden Arten angesät. Verwendet wird eine Mischung aus autochtonem Saatgut (Ursprungsregion 21: „Hessisches Bergland“). (G04)
 - Dachbegrünung, extensiv: Das Dach des Kombigebäudes wird mit einer 6 bis 8 cm dicken Substratschicht ausgestattet und mit heimischen, niedrigwüchsigen Arten bepflanzt (z.B. Rieger-Hoffmann: Mischung „Dachbegrünung / Saatgut“). (G05)
- Schutzgut Klima

Als Minderung der global zu betrachtenden Auswirkungen auf das Klima wird die Installation einer Photovoltaik-Anlage auf den Dächern der Hallenschiffe vorgesehen. Diese trägt dazu bei, dass der Verbrauch an Energieerzeugnissen aus nicht erneuerbaren Energiequellen reduziert wird.

7.2 Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft

Mit dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. Die nicht durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen vermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt und das landschaftliche Funktionsgefüge sind aber gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 bis Satz 3 BNatSchG durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensierbar. Mit der Zulassung des Vorhabens ergibt sich die Notwendigkeit zur Kompensation des Eingriffs mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Zur Erfüllung dieser Kompensationsverpflichtung wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan mit Text und Plänen erstellt. Dabei wurde mittels Vergabe von Wertpunkten eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung durchgeführt. Bilanziert wurden alle Schutzgüter, die nach den zuvor beschriebenen Vermeidungs- und Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen noch zu kompensierende Wirkungen aufweisen.

Die mit dem Vorhaben verbundene Kompensationsbedarf wird über Gestaltungsmaßnahmen wie Pflanzungen von Hecken, Einzelbäumen, Dachbegrünung, die Entwicklung arten- und blütenreicher Vegetationsflächen sowie durch Ausgleichsmaßnahmen (Ökokonto-Maßnahmen) vollständig ausgeglichen.

8. Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen

Das Vorhaben verursacht trotz der geplanten Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minderung nachteilige Auswirkungen auf Bereiche der Umwelt. Mit dem Neubau der Wartungseinrichtung, der Elektrifizierung des Zuführungsgleises sowie den damit zusammenhängenden Maßnahmen auf dem Grundstück der Vorhabenträgerin, sind Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach dem UVPG verbunden. Die Beeinträchtigungen betreffen schwerpunktmäßig die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden und Fläche. Durch die ergriffenen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Verminderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen, werden die negativen Auswirkungen wirksam begrenzt und mit der Umsetzung der Gestaltungsmaßnahmen sowie dem Ankauf von Ökopunkten bzw. dem Heranziehen der Ökokonten der HLB GmbH vollständig kompensiert.

Die Umweltauswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens werden daher im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne des § 3 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze wie folgt bewertet:

- Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit

Bei der neu zu bauenden Wartungseinrichtung wurde ein Grundstück gewählt, welches randlich zu einem bereits bestehenden Gewerbegebiet gelegen ist. Aufgrund der Lage des Vorhabens und dessen Entfernung zu vorhandenen Wohnnutzungen sind weder durch den Bau noch durch den Betrieb der Anlage für die menschliche Gesundheit relevante stoffliche Emissionen, Schallemissionen sowie elektromagnetische Strahlung zu erwarten. Die maßgeblichen Grenzwerte werden eingehalten. Visuell sind die Wartungseinrichtung sowie die OLA dauerhaft wahrnehmbar. Zur Minimierung der visuellen Einflüsse sind eine Eingrünung und eine dezente farbliche Gestaltung der Wartungseinrichtung vorgesehen.

- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Für das Vorhaben werden insbesondere anthropogen veränderte Brachflächen bzw. Biotop mit geringer bis mittlerer Wertigkeit beansprucht. Gesetzlich geschützte Biotop sowie andere geschützte Teile von Natur und Landschaft werden von der Maßnahme nicht tangiert.

Nachteilige Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt sind anlage-, betriebs- und baubedingt zu erwarten. Durch die Umsetzung von Maßnahmen bei der technischen Ausführung des Vorhabens und im Zuge der Bauausführung kann ein Großteil der nachteiligen Auswirkungen vermieden oder auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden. Wesentlicher Auslöser für nachteilige Auswirkungen ist der Verlust von Vegeta-

tion bzw. Habitaten von Tier- und Pflanzenarten. Dieser Verlust kann durch eine abgestimmte Gestaltung des Betriebsgeländes u.a. durch die Pflanzung von Gebüsch und Bäumen und die Entwicklung artenreicher Ruderal-/Rasenvegetationen sowie durch die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Vor Ort nicht realisierbare Kompensationsbedarfe werden über ein Ökokonto kompensiert.

- Schutzgut Boden, Fläche

Das Vorhaben führt zu einer Nettoneuversiegelung von rd. 4,4 ha, wobei die Neuversiegelung auf stark anthropogen überformten Boden mit einer entsprechend eingeschränkten Funktion für den Natur- und Wasserhaushalt stattfindet. Der dennoch mit dem Vorhaben verbundene große Flächenverlust wird entsprechend kompensiert.

- Schutzgut Wasser

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser bleiben unerheblich. Das Vorhaben steht den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie nicht entgegen.

- Schutzgut Klima, Luft

Durch das Vorhaben werden keine wichtigen Frisch- oder Kaltluftentstehungsgebiete überbaut; auch wichtige Frischluftschneisen werden nicht durch die geplante Bebauung unterbrochen. Die Stellung der Gebäude – insbesondere die der großformatigen Hallenschiffe – ist so gewählt, dass der Frisch- und Kaltlufttransport aus der freien Landschaft in Richtung des Gewerbegebietes weiter möglich ist.

- Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild unterliegt durch die geplante Wartungseinrichtung einer Veränderung. Der bestehende Siedlungsrand wird sich weiter nach Osten verlagern. Eine Zerschneidung von Freiflächen geht mit dem Vorhaben nicht einher, da es sich unmittelbar an vorhandene Gewerbeflächen angliedert. Die Veränderungen des Landschaftsbildes werden daher als nicht erheblich bewertet.

- Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Der geplante Neubau der Wartungseinrichtung hat keine nachteilige Auswirkung auf das Schutzgut kulturelles Erbe oder sonstige Sachgüter. Die in unmittelbarer Nachbarschaft stehende, denkmalgeschützte Gesamtanlage „BAMAG-Oberwerk“ bzw. die zugehörigen Einzelgebäude werden durch den Neubau der Wartungseinrichtung und die vorgesehenen Oberleitungen nicht nachteilig beeinflusst. Zwar wirkt die neue Anlage und die damit verbundenen regelmäßigen Kfz- und Schienenverkehre auf den Eindruck der Kulturdenkmäler ein; nachteilige Auswirkungen werden darin jedoch

nicht erkannt, da es sich bei den Denkmälern um Zeugnisse aus gewerblichem bzw. industriellem Kontext handelt.

III. Materielle Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen

1. Entscheidungsgrundsätze für die Feststellung des Plans

Die Ermächtigung zur Planung ist untrennbar mit der Einräumung eines Planungsermessens (planerische Gestaltungsfreiheit) verbunden. Diese Gestaltungsfreiheit wird durch rechtliche Bindungen, wie das fachplanungsrechtliche Erfordernis der Planrechtfertigung, die rechtsnormative Bindungswirkung an höherstufige Planungen und die Beachtung zwingender Rechtsvorschriften (Planungsleitsätze) sowie die – vor allem durch die Rechtsprechung des BVerwG geprägten – Anforderungen des Abwägungsgebots an die Planungsentscheidung begrenzt.

Das Abwägungsgebot verlangt grundsätzlich, dass

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- der Ausgleich der Belange in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungserfordernis jedoch nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet (BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, DVBl 1975, 713).

Dabei darf von vorneherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Den dargelegten Anforderungen an die Planungsentscheidung wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht. Wegen Einzelheiten wird auf die nachfolgenden Erwägungen verwiesen.

2. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben für den Eisenbahnverkehr erforderlich ist. Erforderlich ist eine Maßnahme gemessen an den Zielen gerade des einschlägigen Fachplanungsrechtes, in diesem Falle des AEG, wenn sie vernünftigerweise geboten (BVerwG, Urt. v. 22.3.1985 – 4 C 15/83 – DVBI 1985, 900; Urt. v. 11.07.20101 – 11 C 14/00 – NVwZ 2002, 350, zum Straßen- und Luftverkehrsrecht) und nicht erst, wenn sie unausweichlich ist (BVerwG, Urt. v. 07.07.1978 – IV IV C 79.76-, BVerwGE 56, 110-138).

Das allgemeine Eisenbahngesetz dient gem. § 1 Abs. 1 S. 1 unter anderem einem attraktiven Verkehrsangebot auf der Schiene und verfolgt gem. § 1 Abs. 5 AEG auch das Ziel bester Verkehrsbedienung.

Das geplante Vorhaben ist generell geeignet, zur Erreichung dieser Ziele im Schienenpersonenverkehr beizutragen, da es darauf gerichtet ist, die Qualitätsanforderungen, die an einen attraktiven Schienenverkehr gestellt werden, zu erfüllen. Die pünktliche Bereitstellung von Verkehrsleistungen ist mit der Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen unabdingbar verbunden und damit ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zum Wohl der Allgemeinheit.

3. Planungsalternativen und Entwurfsgestaltung

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nachzugehen, ob eine andere Alternative zur Verfügung steht, mit der sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Nachteilen an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

Abwägungsrelevant sind dabei alle Alternativen, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 4 B 211.88, NVwZ-RR 1989, S. 458). Diese sind mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Für den Abwägungsvorgang bedeutet dies, dass der Sachverhalt bezogen auf die Planungsvariante soweit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Standortwahl erforderlich ist. Es müssen dabei allerdings nicht alle Varianten gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht werden. Eine Alternative darf, wenn sie auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, auch schon zu einem früheren Verfahrensstadium ausgeschlossen werden. Die Auswahl unter den in Betracht kommenden verschiedenen Alternativen, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, ist eine fachplanerische Abwägungsentscheidung, die die vergleichende Untersuchung etwaiger möglicher Standortvarianten fordert, die ernsthaft in Betracht kommen, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind.

Die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit sind dabei dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Alternative sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde.

3.1 Null-Variante

Bereits heute sind die verfügbaren Kapazitäten für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen im regionalen und überregionalen Raum stark begrenzt. Bestehende Wartungseinrichtungen erfüllen zudem oft die technischen Anforderungen nicht bzw. weisen nicht die notwendigen Einrichtungen und Anlagen auf, welche für die Instandhaltung moderner Schienenfahrzeuge erforderlich sind. Mit dem Neubau der Wartungseinrichtung in Butzbach wird eine mitten im Leistungsgebiet der HLB liegende Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge errichtet, in der an zentraler Stelle Fahrzeuge umfassend instandgehalten und wieder auf die Schiene gebrachten werden können. Durch die zentrale Lage des Standortes Butzbach kann der Energieaufwand aufgrund einer Fahrzeugführung ohne Leerkilometerleistung deutlich reduziert werden. Insgesamt wird eine deutlich höhere Flexibilität sowie eine verbesserte Instandhaltungsqualität erreicht, die sich nach Aussage der Vorhabenträgerin auch entsprechend positiv auf die Qualität der zu erbringenden Verkehrsleistungen insgesamt auswirken wird.

Mit einem Verzicht auf die Realisierung des Vorhabens sind die in den Kapiteln B.II. und C.III.2. beschriebenen Ziele nachvollziehbar nicht erreichbar.

Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht als Planungsalternative dar.

3.2 Betrachtung von Standortalternativen

Im Hinblick auf mögliche Alternativen wurden verschiedene Kriterien herausgearbeitet, die an die zukünftige Wartungseinrichtung anzulegen sind, um sicherzustellen,

dass die im Zusammenhang mit der Wartung und Instandhaltung von modernen Triebwagen verbundenen Anforderungen durch den neuen Standort erfüllt werden können. Folgenden Kriterien kommt dabei im Hinblick auf die Eignung des Standortes eine wichtige Rolle zu:

- Zentrale Lage im Raum Mittelhessen,
- Anbindung an das übergeordnete Schienennetz der DB AG,
- möglichst kurzer zusätzlich zu elektrifizierender Streckenanteil,
- kurzfristig zur Verfügung stehende ausreichend große Fläche,
- Standort passend zum langfristigen Fahrplankonzept,
- Anforderungen an Umwelt und Naturschutz

Es stellte sich heraus, dass das Angebot in Frage kommender Flächen schon allein aufgrund der notwendigen zentralen Lage im Raum Mittelhessen und der erforderlichen Anbindung an das Schienennetz der DB AG äußerst gering war. Die alternativ betrachteten Standorte schieden im Rahmen der Alternativenprüfung schließlich in einem frühen Stadium aus, da die zur Verfügung stehenden Flächen nicht über eine ausreichende Größe verfügten, die Anforderungen an Umwelt und Naturschutz bzw. Topografie nicht erfüllt werden konnten und die verkehrliche Anbindung fehlte, bzw. nicht als optimal einzustufen war.

3.3 **Beantragter Standort**

Der beantragte Standort erfüllt aus Sicht der Vorhabenträgerin als einziger sämtliche anzulegende Kriterien. Das zukünftige Betriebsgelände in Butzbach ist über ein ehemaliges Streckengleis der HLB von Butzbach Nord nach Pohl Göns erreichbar. Der Anschluss an das übergeordnete Eisenbahnnetz der DB AG über Butzbach DB ist mit Einfädelung in die Main-Weser-Bahn gegeben. Die Betrachtung der Belange des Umwelt-, Boden- und Naturschutzes sowie des Abfallmanagements ergaben für das Planungsgebiet keine Ausschlusskriterien und die vorhandene Topographie stand der Realisierung einer Wartungseinrichtung in dieser Größenordnung nicht entgegen.

3.4 **Wahl der Vorhabenvariante**

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die der Standortauswahl zugrunde gelegte Methodik nachvollziehbar ist und sich darauf basierend keine andere Alternative als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt, sondern vielmehr der beantragte Standort unter Berücksichtigung des Gebots der Minimierung von Eingriffen und in Anbetracht der zu erreichenden Ziele am besten geeignet ist, Gesichtspunkte

der Umweltverträglichkeit, Funktionserfüllung und Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen.

4. Raumordnung/Städtebau

Dem Vorhaben stehen keine regionalplanerischen Bedenken entgegen. Die ca. 7 ha große Fläche für das Vorhaben ist im Regionalplan Südhessen / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 (RPS/RegFNP 2010) als Gewerbliche Baufläche – geplant festgelegt.

Der Anschluss der Wartungseinrichtung erfolgt an das frühere Streckengleis Butzbach Nord – Pohl Göns (Strecke 9372) der Eisenbahnstrecke der HLB Basis AG in Butzbach Nord. Die Strecke ist im RPS/RegFNP 2010 als regional bedeutsame Schienennahverkehrsstrecke festgelegt.

Das Vorhaben löst keine raumbedeutsamen Auswirkungen aus, die in einem vorgelegten Raumordnungsverfahren unter überörtlichen Gesichtspunkten zu prüfen wären. Die obere Landesplanungsbehörde beim Regierungspräsidium Darmstadt hat daher mit Schreiben vom 29.09.2021 entschieden, dass für den Neubau der Wartungseinrichtung für Eisenbahnfahrzeuge in Butzbach Nord die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich ist.

5. Natur und Landschaft (Eingriffsregelung, gesetzlicher Biotopschutz, Artenschutz)

5.1 Zulassung des Eingriffs nach § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG

Das beantragte Vorhaben stellt aufgrund der in § 14 Abs. 1 BNatSchG genannten Merkmale einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, welcher nach § 17 i. V. m. § 15 BNatSchG einer Zulassung bedarf.

Der Eingriff kann im Benehmen mit der oberen Naturschutzbehörde gemäß § 17 BNatSchG i. V. m. § 7 HAGBNatSchG aus folgenden Gründen zugelassen werden:

Die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 BNatSchG (Vermeidungsgebot) sind erfüllt. Durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen durch den Eingriff teilweise vermieden und vermindert. Soweit Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nicht vermieden werden konnten, wurde dies in der Erläuterung nachvollziehbar begründet.

Die Festsetzung der Bauzeit ist erforderlich, um alle relevanten artenschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten. Der frühe Baubeginn nach erneuter artenschutzrechtlicher Überprüfung ermöglicht die Umsetzung der Baumaßnahme bei günstiger bodenschonender Witterung.

Der Rodungszeitraum wird in Anlehnung an den in § 39 Abs. 5 BNatSchG festgelegten Zeitraum aus Gründen des Artenschutzes festgelegt, um die Tötung von Jungvögeln oder die Zerstörung von Nestern durch die Rodungsmaßnahmen zu vermeiden.

Da gewisse Festlegungen erst in den Ausführungsplänen bzw. bei Baubesprechungen vor Ort getroffen werden können, ist die Einbindung der oberen Naturschutzbehörde erforderlich, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.

Die Nebenbestimmung zur Verwendung von gebietseigenem Saatgut (Regiosaatgut) wird auf der Grundlage des § 40 Abs. 4 BNatSchG festgesetzt.

Zur Umsetzung des Vorhabens sind Ausführungspläne erforderlich, die die einzelnen Baumaßnahmen genau beschreiben, zeichnerisch darstellen und somit eine Umsetzung ermöglichen. Diese konkreten Ausführungspläne sind im Vorfeld mit der oberen Naturschutzbehörde abzustimmen, damit artenschutzrechtliche Aspekte und einwirkungsrelevante Punkte auch auf dieser Arbeitsebene berücksichtigen zu können.

Die Nebenbestimmung zur Bekämpfung invasiver Arten wird auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 und 6 BNatSchG festgesetzt.

5.2 Artenschutzrechtliche Entscheidung

Das artenschutzrechtliche Gutachten, Unterlage 16 der Planunterlagen, ist nachvollziehbar und plausibel. Die betrachtungsrelevanten Arten wurden korrekt ermittelt.

Die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher nicht erforderlich.

Festlegungen für zusätzliche Untersuchungen greifen nur bei Eintritt der genannten Voraussetzungen.

Die Nebenbestimmung zur ordnungsgemäßen Umsetzung der CEF - Maßnahmen vor Baubeginn war erforderlich, um sicherzustellen, dass bei den durch das Vorhaben betroffenen Arten nicht gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

5.3 Ökologische Baubegleitung

Angesichts der Größe des Projektes und der Vielzahl der betroffenen naturschutzfachlichen Belange wird die Einrichtung einer ökologischen Baubegleitung erforderlich. Nur auf diese Weise kann eine Bauabwicklung unter Einhaltung der naturschutzrechtlichen Auflagen gewährleistet werden. Die ökologische Baubegleitung ermöglicht es, aufgrund ihres Fachwissens auftretende Probleme schnell zu erkennen und durch kurzfristige Abstimmung mit der Naturschutzbehörde zeitnah zu lösen.

6. Immissionsschutz

6.1 anlagenbedingte Schallemissionen

Bei dem Neubau der Wartungseinrichtung handelt es sich um eine gewerbliche Anlage nach dem BImSchG. Zur Beurteilung der Lärmimmissionen aus einem solchen Betrieb ist die TA Lärm heranzuziehen. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen aus dem Betrieb der Wartungseinrichtung erfolgt auf Grundlage von § 22 BImSchG, da es sich nicht um eine immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlage nach § 1 der 4. BImSchV handelt. Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind die für die Wartung und Instandhaltung erforderlichen Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Minimum zu beschränken.

Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen zählen im Sinne dieser Vorschrift auch Geräusche, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Mit dem Betrieb der Wartungseinrichtung gehen insbesondere anlagenbedingter Lärm aus dem Lkw- und Zugverkehr, dem Gabelstaplerbetrieb, der Be- und Entladungsvorgänge sowie der technischen Aggregate im Dachbereich der Werkstatthalle einher.

Die TA Lärm legt ein einheitliches Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren zur Feststellung der maßgeblichen Geräuschkenngößen und Immissionsrichtwerte als Zumutbarkeitsmaßstab fest. Dieses ist auch bei der Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Planfeststellung zu beachten.

Zur Prüfung der Gewährleistung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche beim Betrieb der Wartungseinrichtung wurde von der Antragstellerin eine Schallimmissionsprognose zur Untersuchung der schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge (Dekra Automobil GmbH mit der Bericht-Nr. 21486/A26692/553614389-B03)) vorgelegt.

Als maßgebliche Immissionsorte nach Ziffer 2.3 i. V. m. Nummer A.1.3 des Anhangs der TA Lärm wurden von der Vorhabenträgerin die nachfolgend aufgeführten Immissionsorte betrachtet, die in Höhe der jeweils geprüften und schalltechnisch ungünstigsten Fenster im 1. bis 5. OG liegen:

Immissionsorte	Gebiet	IRW tags dB(A) 6-22 Uhr	IRW nachts dB(A) 22-6 Uhr lauteste volle Nachtstunde
IO1: Wohnhaus, Holzheimer Str. 30	GE	65	50
IO2: Wohnhaus, Holzheimer Str. 21	MI	60	45
IO3: Wohnhaus, Alte Wetzlarer Str. 45	MI	60	45
IO4: Büro, Alte Wetzlarer Str. 51	GE	65	65
IO5: Wohnhaus, Schuhmannstr. 5	WR	50/60	35/45
IO6: Wohnhaus, Gluckstr. 8	WR	50/60	35/45
IO7: Büro, Zum Oberwerk 6	GE	65	65
IO8: Wohnhaus, Holzheimer Straße	MI	60	45

Die Zuordnung der Immissionsorte in Bezug auf die zulässigen Immissionsrichtwerte ergibt sich nach Ziffer 6.6 i. V. m. Ziffer 6.1 der TA Lärm aus den Festlegungen in den Bebauungsplänen; Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit nach Ziffer 6.1 zu beurteilen.

Gem. Ziffer 6.7 der TA Lärm können, sofern gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte und zum Wohnen dienende Gebiete aneinandergrenzen, die für die zum Wohnen dienenden Gebiete geltenden Immissionsrichtwerte auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinandergrenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Voraussetzung hierfür ist, dass die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete dabei nicht überschritten werden und der Stand der Lärminderungstechnik eingehalten wird.

Für die Immissionsorte IO5 und IO6 im Osten der Wartungseinrichtung wurde aufgrund dieser Regelung im Tages- und Nachtzeitraum eine Gemengelage mit einem einzuhaltenden Zielwert von 60 / 45 dB(A) tags / nachts angesetzt. Die Einhaltung des Standes der Lärminderungstechnik wurde in Kapitel 11 der Schallimmissionsprognose geprüft und deren Einhaltung vom sachverständigen der DEKRA Automobil GmbH beim Erörterungstermin am 16. Juni 2023 noch einmal bestätigt.

Für Büroräume zur Nachtzeit wurde im Gutachten gemäß dem Kommentar zur TA Lärm „Zusammenstellung von Fragen zur TA Lärm“, der Stand der Beratungen im

Unterausschuss Lärmbekämpfung des LAI vom 24.03.2020, Nr. 2.3, der Immissionsrichtwert der Tagzeit berücksichtigt.

Die Schallimmissionsprognose der DEKRA kommt zu dem Ergebnis, dass unter den in der Prognose zugrunde gelegten Ausgangswerten (wie z.B. Schalleistungspegel, Abschirmmaße usw.) und Randbedingungen (z.B. Nutzungszeiten, Nutzungsumfang usw.) die zulässigen Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 der TA Lärm, an allen maßgeblichen Immissionsorten in der Tages- und Nachtzeit um mindestens 6 dB(A) unterschritten werden. Aufgrund der Unterschreitung der zulässigen Immissionsrichtwerte um mindestens 6 dB(A) an den maßgeblichen Immissionsorten konnte infolge dessen auf eine Bestimmung der Vorbelastung durch die Schallimmissionen anderer einwirkender Anlagen und Betriebe entfallen.

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass unter der Berücksichtigung eines pauschalen Abschlags von 6 dB(A) als Vorbelastung auf die vorgegebenen Immissionsrichtwerte die zulässigen Immissionsrichtwerte an allen maßgeblichen Immissionsorten eingehalten werden:

Immissionsorte	Gebiet	Lr tags dB(A)	IRW tags dB(A)	Lr nachts dB(A)	IRW nachts dB(A)
Zeitraum		6 – 22 Uhr		22 – 6 Uhr lauteste volle Nachtstunde	
IO1: Wohnhaus 2. OG	GE	42,9	65 - 6	38,2	50 - 6
IO2: Wohnhaus 1. OG	MI	39,3	60 – 6	32,6	45 - 6
IO3: Wohnhaus 1. OG	MI	38,4	60 – 6	35,2	45 – 6
IO4: Büro 3. OG	GE	43,6	65 – 6	39,6	65 – 6
IO5: Wohnhaus 2. OG	WR	42,8	60 - 6	38,3	45 – 6

IO6: Wohnhaus 1. OG	WR	42,2	60 - 6	39,0	45 - 6
IO7: Büro 5. OG	GE	42,5	65 - 6	41,7	65 - 6
IO8: Wohnhaus 1. OG	MI	41,9	60 - 6	38,1	45 - 6

In Kap. 10 der schalltechnischen Untersuchung werden allerdings Schallschutzmaßnahmen und Randbedingungen genannt, die bei der Ermittlung der Beurteilungspegel zugrunde gelegt wurden. Die Einhaltung dieser Schallschutzmaßnahmen und Randbedingungen muss daher gewährleistet sein. Dem wurde zum einen dadurch Rechnung getragen, dass die Vorhabenträgerin im Erörterungstermin am 16. Juni 2023 die Einhaltung dieser Maßnahmen und Randbedingungen zugesagt hat und diese darüber hinaus unter A.IV.7 dieses Beschlusses als Nebenbestimmungen festgesetzt worden sind.

Die Unterlagen wurden durch die zuständige Immissionsschutzbehörde geprüft und die Methodik sowie die daraus resultierenden Ergebnisse als plausibel erachtet.

6.2 Schienenverkehrslärm

Das bestehende Zuführungsgleis der HLB wird zwischen dem Bahnhof Butzbach DB bis Butzbach Nord mit einer Oberleitungsanlage 15 kV 16,7 Hz versehen, da in der Wartungseinrichtung auch elektrobetriebene Schienenfahrzeuge gewartet werden sollen.

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen sind §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gem. § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV.

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ist die Änderung eines Schienenweges dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die Errichtung einer Oberleitung ist als erheblicher baulicher Eingriff einzustufen (BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 – 11 A 18/98). Nach dem Wortlaut des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV muss mit dem erheblichen baulichen Eingriff z. B. durch eine

Erhöhung der Zugzahlen und –längen, eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit oder eine Ausweitung von Güterverkehr eine Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) verbunden sein.

Da durch den Bau der Wartungseinrichtung neue Kapazitäten geschaffen werden, kommt es zu einer entsprechenden Zunahme von Zugzahlen. Während im Prognose-Nullfall 2035 20 Zu- und Abführungen zwischen Butzbach DB und der bestehenden Serviceeinrichtung Butzbach Ost während der Tagzeit abgewickelt werden, wird im Prognose-Planfall 2035 von 20 Zu- und Abführungen zwischen Butzbach DB und der neuen Wartungseinrichtung Butzbach Nord ausgegangen sowie 10 Zu- und Abführungen zwischen Butzbach Nord und der Serviceeinrichtung in Butzbach Ost, wobei künftig auch nachts Eisenbahnfahrzeuge auf dem zu elektrifizierenden Streckenabschnitt verkehren werden. Somit kann davon ausgegangen werden, dass in jedem Fall der nächtliche Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms in der schutzbedürftigen Nachbarschaft gegenüber dem Prognose-Nullfall um mindestens 3 dB(A) erhöht wird.

In der Schallimmissionsprognose der Genest Ingenieurgesellschaft mbH mit der Gutachten Nr. 22601 G1 vom 14.06.2023 wurden daher die schalltechnischen Auswirkungen der geplanten Änderung am Schienenverkehrsweg (Errichtung der elektrischen Fahrleitung auf der Strecke Butzbach DB und Butzbach Nord) basierend auf einer Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h auf dem Zuführungsgleis untersucht.

Die in der Schallimmissionsprognose zugrundgelegte Rangiergeschwindigkeit von 25 km/h entspricht dabei der derzeitigen Geschwindigkeit auf dem nicht elektrifizierten Zuführungsgleis.

Durch die Elektrifizierung des Zuführungsgleises ändert sich diese Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h nicht, da die technische Sicherung des Bahnübergangs „Holzheimer Straße“ in Bahn km 0,507 der Strecke Butzbach DB – Butzbach Nord eine größere Geschwindigkeit wegen der zugbewirkten und somit triebfahrzeugführerüberwachten Einschaltung der technischen Bahnübergangssicherung aus Richtung Butzbach DB nicht zulässt. Dies gilt auch für die Gegenrichtung, in der die technische Bahnübergangssicherung „Holzheimer Straße“ nach Halt vor dem Bahnübergang eingeschaltet wird.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h auf dem zu elektrifizierenden Zuführungsgleis wird daher auch Bestandteil der Schienennutzungsbedingungen sowie der betrieblichen Vorschriften der HLB für diesen Streckenabschnitt. Eine entsprechende Veröffentlichung in den Schienennutzungsbedingungen wird durch die Vorhabenträgerin veranlasst, die Umsetzung erfolgt spätestens bis zur Inbetriebnahme der neuen Wartungseinrichtung Butzbach Nord. Damit ist sichergestellt, dass die auf

diesem Abschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Schienenweg der HLB Basis AG befahren wollen, zwingend einzuhalten ist.

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist nach der 16.BImSchV sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel die in der nachfolgenden Tabelle ersichtlichen Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Gebietseinstufung bzw. Schutzbedürftigkeit	Immissionsgrenzwert in dB(A)	
	Tag	Nacht
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Um sowohl für die Tag- als auch die Nachtstunden des Prognose-Planfalles den schalltechnisch ungünstigsten Fall abzubilden, wurden für die Tagstunden 32 Fahrten und für die Nachtstunden 8 Fahrten zugrunde gelegt. Bei Durchführung von nächtlichen Fahrten reduziert sich anteilig die Anzahl der Fahrten in den Tagstunden, da die Wartungseinrichtung nur über eine bestimmte Kapazität bei vollständiger Auslastung verfügt.

Da in der Wartungseinrichtung sowohl diesel- als auch elektrobetriebene Schienenfahrzeuge instandgehalten werden und die Geräuschemissionen der Dieseltriebzüge im Vergleich zu den Elektrotriebzügen höher ausfallen, basiert die schalltechnische Untersuchung auf der ungünstigsten Situation, in der als Zugart ausschließlich Dieseltriebzüge abgebildet werden.

Am Immissionsort (Gebäude Nr. 5, Pappelweg 8, Mischgebiet) werden die höchsten Schienenverkehrs-Beurteilungspegel im EG an der zum Bahngleis orientierten NO-Fassade erreicht. Doch auch an diesem ungünstigsten Punkt werden die Immissionsgrenzwerte mit 54 dB(A) in der Nacht eingehalten und mit 58 dB(A) am Tag um 6 dB (A) unterschritten.

Die Schallimmissionsprognose der Genest Ingenieurgesellschaft mbH kommt daher zu dem Ergebnis, dass an den maßgeblichen Bepflanzungen im Untersuchungsgebiet die gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tags und nachts ohne Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden. Aus dem zu erwartenden Zugverkehr ergeben sich somit in der schutzbedürftigen Nachbarschaft keine über die einzuhaltenden Grenzwerte hinausgehenden Verkehrslärmimmissionen.

6.3 Baubedingte Lärmimmissionen

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 HVwVfG.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung baubedingter Lärmbelastungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Das Vorliegen dieser Anspruchsvoraussetzungen beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die darin verankerten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dieser unbestimmte Rechtsbegriff wird für die Geräuscheinwirkungen von Baustellen durch die AVV Baulärm konkretisiert (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, 7 A 11/11, Rnr. 26 – juris).

Die AVV Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft. Zur Nachbarschaft in diesem Sinne gehören diejenigen Personen, die sich dem Baulärm jedenfalls nicht nachhaltig entziehen können, weil sie nach ihren Lebensumständen, die durch den Wohnort, den Arbeitsplatz oder die Ausbildungsstätte vermittelt werden können, den Auswirkungen dauerhaft ausgesetzt und daher qualifiziert betroffen sind. Zu den wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzbedürftigen Flächen gehören auch dem dauerhaften Aufenthalt zu dienen bestimmte Außenbereiche, u. a. auch Freisitze von Restaurants (im Hinblick auf die dort Beschäftigten).

Die Unterlage 20.2 a der Planunterlagen enthält eine schalltechnische Untersuchung zum Baustellenlärm infolge des geplanten Neubaus der Wartungseinrichtung.

Da die Bauarbeiten ausschließlich tagsüber stattfinden, wurde die Schallimmissions-situation infolge des Betriebs auf der Baustelle nach der AVV Baulärm für einen Tagesbetrieb (07:00 -20:00 Uhr) beurteilt.

Unter Berücksichtigung der geplanten Bauabläufe wurden drei unterschiedliche Betriebsvorgänge identifiziert:

Betriebsvorgang I – Räumung und Vorbereitung des Geländes

Betriebsvorgang II – Hochbau

Betriebsvorgang III – Bau der Außenanlagen

Die Ermittlung der Beurteilungspegel für die o.g. Betriebsvorgänge erfolgte unter Berücksichtigung der relevanten Schallquellen (Schallleistungspegel) und der Einwirkdauern pro Tag.

Betrachtet wurden acht Immissionsorte in Höhe der jeweils geprüften und schalltechnisch ungünstigsten Fenster im 1. bis 5. OG mit folgenden Gebietsausweisungen:

Immissionsorte	Gebiet	IRW tags dB(A)
Zeitraum		7 – 20:00 Uhr
IO1: Wohnhaus 2. OG, Holzheimer Str. 30	GE	65
IO2: Wohnhaus 1. OG, Holzheimer Str. 21	MI	60
IO3: Wohnhaus 1. OG, Alte Wetzlarer Str. 45	MI	60
IO4: Büro 3. OG, Alte Wetzlarer Str. 51	GE	65
IO5: Wohnhaus 2. OG, Schumannstr. 5	WR	50
IO6: Wohnhaus 1. OG, Glückstr. 8	WR	50
IO7: Büro 5. OG, Zum Oberwerk 6	GE	65
IO8: Wohnhaus 1. OG, Holzheimer Straße	MI	60

IRW tags: Immissionsrichtwert im Tageszeitraum in dB(A)

GE: Gewerbegebiet, MI: Mischgebiet, WR: reines Wohngebiet

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass bei den Betriebsvorgängen II und III die vorgegebenen Immissionsrichtwerte zur Tagzeit an allen betrachteten Immissionsorten während der Bauzeit unterschritten werden. Beim Betriebsvorgang I werden die Grenzwerte an zwei Immissionsorten und zwar am Immissionsort IO 5 um 5 dB(A) und am IO 6 um 3,6 dB(A) überschritten, wobei davon

ausgegangen werden kann, dass die geräuschintensiven Bauarbeiten nicht durchgehend, sondern nur in einem begrenzten Zeitraum erfolgen.

Die AVV Baulärm sieht gem. Ziffer 4.1 erst ab Überschreitungen des ermittelten Beurteilungspegels von mehr als 5 dB(A) infolge des Betriebes von Baumaschinen vor, dass Maßnahmen zur Minderung der Geräusche eingesetzt werden sollen.

Die Vorhabenträgerin hat sich davon unabhängig verpflichtet, die in Teil A.IV.7.16-7.22 genannten lärmindernden Maßnahmen einzuhalten.

Es sind somit keine unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen aus der Bautätigkeit zu erwarten, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu bewältigen wären.

6.4 Lichtimmissionen

Der Betrieb der Wartungseinrichtung ist im 24 h-Betrieb vorgesehen, so dass es für den Betrieb während der Nachtstunden einer ausreichenden Beleuchtung im Innenbereich und auch im Freien bedarf.

Bei der Ermittlung der erforderlichen Beleuchtungsstärken für die Beleuchtungsanlagen für das Gleisfeld und die Straßenbeleuchtung wurden die Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) A3.4 berücksichtigt.

Die Außenbeleuchtung wird blendfrei und ohne Beeinflussung für die angrenzenden Liegenschaften hergestellt, wobei Bereiche ohne Nutzung keine Beleuchtung erhalten bzw. aufgrund der Anordnung der Leuchten nur minimal aufgehellert werden. Die Lagerräume befinden sich zudem im von der Wohnbebauung abgewandten Bereich, so dass die dort einzuhaltende Beleuchtungsstärke von 30 lx durch die Werkstatthalle, das Betriebsgebäude und die Lagergebäude selbst abgeschirmt werden.

Eine Beeinträchtigung der nächstliegenden Wohngebäude in einer Entfernung von 145 bis 170 m durch Lichtimmissionen ist daher nicht zu erwarten.

Unter A.IV.3.24 -3.31 wurden zudem entsprechende Nebenbestimmungen festgesetzt, um eine erhebliche Beeinträchtigung geschützter Arten durch Lichtimmissionen innerhalb der Wartungseinrichtung zu vermeiden.

Das Zuführungsgleis von Butzbach DB zur Wartungseinrichtung Nord bleibt unbeleuchtet.

Da die Bauarbeiten nur am Tag ausgeführt werden, ist außerdem mit einer erheblichen Beeinträchtigung während der Bauzeit durch Lichtimmissionen nicht zu rechnen.

6.5 Betriebsbedingte Erschütterungen

Gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG zählen Erschütterungsimmissionen je nach Stärke und Wahrnehmbarkeit ebenfalls zu den Immissionen, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit und Nachbarschaft hervorrufen können.

Bei den in der Wartungseinrichtung anfallenden Instandhaltungsarbeiten werden keine Tätigkeiten ausgeführt, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen im o.g. Sinn mit sich bringen.

Für die Beurteilung der von Schienenverkehrswegen ausgehenden Erschütterungs- und Körperschallimmissionen besteht kein rechtlich verbindliches Regelwerk. Zur Beurteilung der Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen werden daher die Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 herangezogen.

Infolge der niedrigen Rangiergeschwindigkeiten (max. 15 km/h innerhalb der Wartungseinrichtung, max. 25 km/h auf dem Zuführungsgleis), der geringen Anzahl an Lastwechseln sowie dem Regelaufbau des Bahnkörpers bestehend aus Ober- und Unterbau mit einer gewählten Schottertragschicht von mind. 25 cm werden entstehende Lasten und Erschütterungen aufgenommen und abgefangen. Die Ableitung im Bahnkörper erfolgt über einen nach Ril 836 definierten Druckbereich.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind Ansprüche auf Schutzvorkehrungen gegen Erschütterungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG zu beurteilen. Schutzvorkehrungen sind gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Beim Ausbau von Schienenwegen entstehen Ansprüche auf Erschütterungsschutzmaßnahmen ab einer Erhöhung der plangegebenen Vorbelastung um 25% (vgl. BVerwG, U.v. 21.12.2010 - 7 A 14.09 - juris Rn. 30). Ob es zu einer Erhöhung der plangegebenen Vorbelastung um 25% kommt, ist anhand des nach der Verkehrsprognose infolge der Umsetzung des Vorhabens zu erwartenden Betriebsprogramms einschließlich der eingesetzten Zuggattungen zu beurteilen.

Aufgrund der o. g. baulichen Rahmenbedingungen, der niedrigen Rangiergeschwindigkeiten, der bei Volllastung der Wartungseinrichtung max. stattfindenden Fahrten und der auf dem Zuführungsgleis verkehrenden Fahrzeugtypen, die ausschließlich dem Personenverkehr dienen, ist auszuschließen, dass die Realisierung des Vorhabens zu einer wesentlichen Erhöhung der Erschütterungsbelastung führt bzw. eine grundrechtsrelevante Erhöhung der plangegebenen Vorbelastung um 25% im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes erreicht wird.

6.6 Bauzeitliche Erschütterungen

Aus dem Baubetrieb, etwa durch den Einsatz von Baumaschinen und Baugeräten, resultieren Erschütterungen. Diese können sich einerseits auf Menschen in Gebäuden und andererseits auf bauliche Anlagen auswirken.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG, noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt.

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungswirkungen können aber die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ Teil 2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) als allgemein anerkannte Regeln der Technik herangezogen werden.

Im Zuge der Bauausführung sind Arbeiten auf dem Gelände der Wartungseinrichtung, bei denen Erschütterungen entstehen nicht vollständig zu vermeiden. Aufgrund der Art und Anzahl erschütterungsintensiver Arbeiten sowie des Fehlens schutzwürdiger Nutzungen in der unmittelbaren Nachbarschaft ist allerdings nicht zu erwarten, dass Erschütterungen aufgrund ihrer Intensität und Dauer Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft auslösen und damit schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen, die gegen eine Zulassung des Vorhabens sprechen.

Sofern aufgrund der unterschiedlichen Höhenlagen innerhalb des Geländes der Wartungseinrichtung aufgrund statischer und konstruktiver Erfordernisse Spundwände errichtet werden müssen, wird die Vorhabenträgerin hierfür lärm- und erschütterungsarme Verfahren einsetzen und erforderlichenfalls ein entsprechendes Monitoring veranlassen.

Die für die Elektrifizierung der Strecke erforderlichen Oberleitungsmaste werden mittels eines erschütterungsarmen Bohrverfahrens gesetzt.

6.7 Elektrische und magnetische Felder

Die gesetzliche Grundlage für die Betrachtung der Exposition des Menschen durch elektromagnetische Felder ist die 26. BImSchV, die im Rahmen ihres Anwendungsbereiches eine ausreichende Konkretisierung der Anforderungen des § 22 BImSchG enthält und Grenzwerte für die elektrische Feldstärke und magnetische Flussdichte festlegt.

Damit die Wartungseinrichtung für elektrobetriebene Triebwagen mit eigenem Antrieb erreicht werden kann, werden die Gleisanlagen auf dem Werksgelände sowie

das Zuführungsgleis mit einer Oberleitung versehen, die mit 15 kV und 16,7 Hz betrieben wird. Der Strom hierfür gelangt von einem Unterwerk in die Oberleitungsanlagen und über den Stromabnehmer zum Zug. Als Rückleitung dienen unter anderem die Schienen.

Von solchen Oberleitungsanlagen im Schienenverkehr gehen Emissionen in Form von elektrischen und magnetischen Feldern aus, die sich in der unmittelbaren Nähe spannungs- oder stromführender Leiter ausbilden.

Bahnstromoberleitungen werden in § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 26. BImSchV als zu klassifizierende Niederfrequenzanlagen ausdrücklich genannt. Die Anforderungen, die an die Errichtung und den Betrieb von Niederfrequenzanlagen zu stellen sind, ergeben sich aus § 3 der 26. BImSchV i. V. m. Anhang 2. Im Einwirkungsbereich von Niederfrequenzanlagen in Gebäuden oder auf Grundstücken, die nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, müssen die durch die Verordnung festgelegten Grenzwerte für die elektrische Feldstärke von 5 kV/m und für die magnetische Flussdichte von 300 μ T bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen eingehalten werden.

Der Fahrdraht und weitere mitgeführte Leitungen erzeugen ein elektrisches Feld. Das elektrische Feld ist am Gleis und unmittelbar unterhalb der Oberleitung am stärksten und kann unmittelbar unter der Oberleitung bis zu etwa 2 kV/m betragen. Es nimmt jedoch annähernd quadratisch mit der Entfernung ab und wird durch Hindernisse (z. B. Wände, Wälle, Bewuchs) in seiner Ausbreitung mehr oder weniger stark verzerrt. Innerhalb von Bauwerken, gleichgültig aus welchen Materialien, tritt erfahrungsgemäß eine beträchtliche Abschirmwirkung um den Faktor 15-20 auf. Der Grenzwert für das elektrische Feld gem. der 26. BImSchV in Bezug auf den Schutz von Personen bei Dauerexposition von 5 kV/m wird daher um mehr als die Hälfte unterschritten.

Magnetfelder von Bahnstromanlagen, die sich konzentrisch um die Leiterkonfiguration bilden, unterliegen tageszeitlichen Schwankungen. Wenn kein Strom fließt, also in einem Versorgungsabschnitt kein Zug fährt, ist das Magnetfeld gleich null. Je mehr Züge auf einem Streckenabschnitt gleichzeitig fahren und je höher die Streckengeschwindigkeit ist, umso größer sind der Stromfluss und die Stärke des Magnetfeldes. Messungen und Berechnungen an Bahnoberleitungen im DB InfraGO AG ergaben, dass in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse Maximalwerte von 100 μ T lediglich kurzzeitig auftreten können. Mittelwerte über 24-Stunden liegen zwischen 1 und 10 μ T. Der Maximalwert der magnetischen Flussdichte liegt dabei über den Schienen, zur Seite hin nimmt das Feld stark ab. Der Grenzwert von 300 μ T der 26. BImSchV für die magnetische Flussdichte wird von Magnetfeldern einer Bahnoberleitung somit ebenfalls bei weitem nicht erreicht (s. aktuelle Informationen über Quellen, Einsatz

und Wirkungen von elektromagnetischen Feldern im Alltag des bayrischen Landesamtes für Umwelt Dezember 2017, 4. Aktualisierte Auflage, Februar 2020).

Ebenso kommt die Betrachtung der DB Systemtechnik GmbH zu Auswirkungen niederfrequenter, elektrischer und magnetischer Felder durch elektrische Bahnstrecken mit Oberleitung vom September 2015 zu dem Ergebnis, dass selbst unmittelbar unter der Oberleitung – auch auf stark frequentierten Strecken – die Grenzwerte mit Sicherheit eingehalten werden und durch die quadratische, entfernungsabhängige Abnahme der elektrischen und magnetischen Felder in der Nachbarschaft einer elektrifizierten Strecke sehr schnell absinken.

Darüber hinaus sind gem. § 4 der 26. BImSchV im Rahmen der Vorsorge Möglichkeiten auszuschöpfen, die von der jeweiligen Anlage ausgehenden elektrischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren. Dies bedeutet, dass die Belastungen der Umgebung unter Beachtung des Standes der Technik und unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls so gering wie möglich zu halten sind. Zur Umsetzung des Minimierungsgebotes ist bei Bahnoberleitungen ein Einwirkungsbereich von 100 m zu betrachten. Maßgebliche Immissionsorte innerhalb dieses Einwirkungsbereiches, sind dabei Orte, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienen. Die Prüfung der Minimierung ist von der Lage der maßgeblichen Minimierungsorte in Bezug auf den Bewertungsabstand abhängig. Der Bewertungsabstand bei für Bahnoberleitungen beträgt 10 m.

Liegen mehrere maßgebliche Minimierungsorte innerhalb eines Einwirkungsbereichs, werden diese bei der Minimierung als gleichwertig betrachtet.

Eine Maßnahme kommt daher dann nicht in Betracht, wenn sie zwar zur Minimierung an einem maßgeblichen Minimierungsort aber gleichzeitig zur Erhöhung der Immissionen an einem anderen der maßgeblichen Minimierungsorte führen würde.

Da sowohl mindestens ein maßgeblicher Minimierungsort im Einwirkungsbereich als auch innerhalb des Bewertungsabstandes liegt, hat die Vorhabenträgerin gem. Ziffer 5.2.3 der 26. BImSchVVwV geprüft, welche Minimierungsmaßnahmen in Betracht kommen. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass solche Maßnahmen umzusetzen sind, die sich im Hinblick auf die Wirksamkeit und die Investitions- und Betriebskosten als verhältnismäßig erweisen.

Im Ergebnis wird von der Vorhabenträgerin als Vorsorgemaßnahme ein Rückleiterseil unter Beachtung der Richtlinie Ril 997.0100A02 Arbeitsanweisung 26. BImSchV der DB AG ausgeführt. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird gem. Ziffer 5.2.3.4

der 26. BImSchVVwV als hoch, während der Aufwand gerade bei einer relativ kurzen zu elektrifizierenden Strecke als moderat eingestuft wird.

Eine Gefährdung von Personen durch elektrische oder magnetische Felder aus der Oberleitungsanlage ist nach dem heutigen Erkenntnisstand in Wissenschaft und Forschung demnach nicht zu befürchten.

6.8 Luftschadstoffe

Während der Bauzeit ist mit Emissionen von Luftschadstoffen und Stäuben durch die Bautätigkeiten, den Baustellenverkehr und die Baumaschinen zu rechnen. Die damit einhergehenden Belastungen der Luftqualität beschränken sich auf den unmittelbaren Baustellenbereich und gehen über die bestehenden Vorbelastungen nicht wesentlich hinaus. Zur Minderung der baubedingten Emissionen ist der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und Maschinen sowie das Befeuchten von Baustraßen in Trockenzeiten vorgesehen.

Fazit

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar ist. Diesbezügliche Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7. Abfallwirtschaft

Im Hinblick auf das Abfall- und Bodenschutzrecht ist im Rahmen der Planfeststellung zu prüfen, ob die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sind und keine Bodenverunreinigungen aufweisen, die in der Bau- oder in der Betriebsphase Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Ob solche Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes.

Ausweislich des, bei der Entscheidungsfindung herangezogenen Verwertungskonzeptes mit Standorterkundung, Gewinnung von Probematerial und analytischen Untersuchungen bestehen aus abfallrechtlicher Sicht gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken.

Die Auflagen ergeben sich aufgrund § 7 -Grundpflichten der Kreislaufwirtschaft-, § 9 -Getrennthalten von Abfällen zur Verwertung, Vermischungsverbot- und § 15 - Grundpflichten der Abfallbeseitigung- des Kreislaufwirtschaftsgesetzes – KrWG in Verbindung mit § 15 Abs. 1 und 2 HAKrWG und § 8 GewAbfV. Die Überwachung von Abfallerzeugern begründet sich auf § 47 -Allgemeine Überwachung- KrWG.

Durch die gutachterlichen Vorarbeiten verfügt die Vorhabenträgerin über die wesentlichen Informationen zu Art und Menge der beim Abbruch entstehenden Abfälle und kann so Entstehung, Bewertung und Entsorgung der Abfälle entsprechend steuern. Damit wird der Begriff des Erzeugers nach § 3 Abs. 8 KrWG erfüllt, denn die Tätigkeit des Bauherrn bewirkt die Entstehung der Abfälle.

Das hessische Merkblatt „Entsorgung von Bauabfällen“ enthält weitere Detailregelungen zu Art und Bewertung entstehender Abfälle und dient der einheitlichen Anwendung abfallrechtlicher Vorschriften, so dass die Beachtung dieses Merkblattes sicherzustellen war.

Die ordnungsgemäße Entsorgung des Bodenaushubs/entstehender Abfälle wird – auch unter dem Aspekt des Arbeits- und Gesundheitsschutzes – durch die Vorhabenträgerin sichergestellt.

8. Umgang mit wassergefährdenden Stoffen

Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen stellen aufgrund des Gefährdungspotenzials eine Gefahrenquelle für Gewässer und Boden dar.

Im Rahmen des v. g. Vorhabens sind an verschiedenen Standorten Lageranlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen geplant. Im Einzelnen handelt es sich um die Gefahrgutlager I und II im Betriebsgebäude. Für die Altölsammlung steht ein doppelwandiger 5.000 l Altölsammler mit permanenter, energieunabhängiger Vakuum-Lecküberwachung, hydraulischer Überfüllsicherung und Absaugleitung mit abschließbarer Sicherheitsverschraubung zur Verfügung

Die unter A.IV.5 festgesetzten Nebenbestimmungen stellen den Schutz der Gewässer vor nachteiligen Veränderungen ihrer Eigenschaften durch Freisetzungen von wassergefährdenden Stoffen aus der Wartungseinrichtung sicher.

9. Abwasseranfall bzw. –behandlung/-ableitung

Das Schmutz- und Niederschlagswasser wird in zwei räumlich voneinander getrennten Grundleitungen abgeleitet.

Alle in der Werkstatthalle geplanten WC-Kerne werden über gesammelte Schmutzwasserleitungen das Abwasser abführen. Darüber hinaus erhalten die auf dem Dach befindlichen Lüftungsanlagen einen Schmutzwasseranschluss zur Abführung von Kondenswasser. Reinigungsräume zur Reinigung von Anlagenkomponenten erhalten einen Bodenablauf. Das industrielle Schmutzwasser wird über einen Ölabscheider außerhalb des Gebäudes geleitet. Das daraus gefilterte Abwasser wird über die Infrastrukturleitungen dem Versorger übergeben.

Alle im Kombigebäude geplanten Sanitärgegenstände werden über gesammelte Schmutzwasserleitungen an das Abwasser abgeführt. Reinigungsräume bzw. Flächen zur Reinigung von Anlagenkomponenten erhalten einen Bodenablauf. Das industrielle Schmutzwasser wird über einen Ölabscheider außerhalb des Gebäudes geleitet. Das daraus gefilterte Abwasser wird über die Infrastrukturleitungen dem Versorger übergeben.

Auf dem Grundstück ist die Errichtung von Werkstätten, Fahrzeugreinigungsanlagen für Schienenfahrzeuge und für die Teilereinigung geplant. Das anfallende Abwasser wird über Abscheideranlagen / Wasseraufbereitungsanlagen in die Schmutzwasserkanalisation eingeleitet.

Diese Einleitung von Abwasser unterliegt dem Anhang 49 der Abwasserverordnung und der Indirekteinleiterverordnung.

Gemäß Abwasserverordnung und Indirekteinleiterverordnung ist vorgesehen, dass derartige Anlagen und Einleitungen in die Kanalisation keiner Genehmigung bedürfen, wenn sie bei der Wasserbehörde angezeigt werden, die technischen Anforderungen erfüllen (Bauartzulassung) und vor Inbetriebnahme und dann wiederkehrend durch anerkannte Sachverständige geprüft werden. Die vorliegenden Unterlagen werden als Anzeige gewertet.

Die Entwässerung des Niederschlagswassers erfolgt über ein Regenrückhaltebecken mit Vorreinigung in einen Regenwasserkanal der Stadt Butzbach. Die Niederschlagsentwässerung wurde entsprechend mit der Stadt Butzbach und der Fachstelle Wasser- und Bodenschutz abgestimmt.

Die Bedingungen der Abwassersatzung der Kommune bei der Einleitung des Niederschlagswassers aus der Grundstücksentwässerung in den öffentlichen Regenwasserkanal sind zu beachten und einzuhalten. Insbesondere ist durch geeignete Dimensionierung und Ausführung sicherzustellen, dass nur nicht verunreinigtes Niederschlagswasser eingeleitet wird.

Die unter A.IV.4 festgesetzten Nebenbestimmungen dienen der Sicherstellung einer ordnungsgemäßen, den öffentlich-rechtlichen Vorschriften entsprechenden Abwassererzeugung, -behandlung, -einleitung und -überwachung.

10. Hochbau und Brandschutz

Belange des Brandschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Werkstatt- und Betriebsgebäude ist in die Gebäudeklasse 5 euzuordnen und aufgrund seiner besonderen Art und Nutzung ein Sonderbau im Sinne von § 2 Abs. 9 HBO.

Die auf dem Betriebsgelände geplanten sonstigen Gebäude (Kombigebäude und Lagergebäude I – IV) sind Regelbauten nach HBO und entsprechen der Gebäudeklasse 3 gem. § 2 Abs. 4 HBO.

Der festgestellte Plan sowie die ergänzend vorgesehenen Auflagen unter A. IV.8 und A.IV.9 gewährleisten, dass den Anforderungen des Brandschutzes – auch bauzeitig – Rechnung getragen wird.

Den Nachweis der Anlagensicherheit und der gefahrlosen Nutzung der Eisenbahninfrastruktureinrichtung hat die Vorhabenträgerin durch Vorlage eines Brandschutzkonzeptes nachgewiesen.

Verschiedenen Erleichterungen von den Vorgaben der MIndBauRL sowie von Vorgaben der HBO konnte unter Wahrung der Belange des vorbeugenden Brandschutzes aus den nachfolgend genannten Gründen zugestimmt werden:

Erleichterung Abschnitt 5.4.2 MIndBauRL

Da die Arbeitsgruben nur kleine Teilflächen der Werkstatthallen bilden und die Flucht- und Rettungswegelängen auch aus den Gruben eingehalten werden, konnte aus Sicht des vorbeugenden Brandschutzes zugestimmt werden, dass Arbeitsgruben, die über 1,00 m unter der Geländeoberfläche liegen, nicht als Untergeschoss gewertet werden.

Erleichterung Abschnitt 5.6.9 MIndBauRL

Auf den Dacharbeitsbühnen werden nur Personen ohne körperliche Einschränkungen eingesetzt, die ortskundig sind. Es spricht daher nichts dagegen, dass nicht nur Treppen, sondern auch Steigleitern als Flucht- und Rettungsweg von den Dacharbeitsbühnen eingebaut werden.

Erleichterung Abschnitt 5.6.4 MIndBauRL

Aufgrund der zu erwartenden geringen Personenzahl auf Ebenen und Einbauten ist bei Engstellen nicht mit einer Konfusion zu rechnen. Der Planung der Hauptgänge an lokalen Engstellen mit einer Breite von nur 1,00 m kann daher zugestimmt werden.

Erleichterung Abschnitt 7.2.3 MIndBauRL

Durch die Rauch- und Wärmeabzugsflächen werden die Brandgase sicher abgeführt. Die Brandbekämpfung wird nicht über dem Brandherd durchgeführt. Das Dach besteht aus Trapezblech mit einer nichtbrennbaren Dämmung und einem Foliendach als harte Bedachung. Deshalb ist ein Durchbrand des Daches nicht zu befürchten und der Ausführung des Dachtragwerkes (SKb1) ohne Feuerwiderstand kann zugestimmt werden.

Erleichterung Abschnitt 6.4.2 MIndBauRL

Das Regal wird als Paternosterregal (Shuttle-Regal) ausgeführt und durchringt die Geschosdecken zwischen Ebene 0 und Ebene 1. Dieser Bereich ist allseitig feuerbeständig mit T30 Türen abgetrennt. Durch die flächendeckende Brandmeldeanlage mit automatischen Meldern werden die Personen im Gebäude gewarnt und können die Selbstrettung einleiten. Ebenfalls wird die Feuerwehr durch die Brandmeldeanlage direkt alarmiert. Aus den vorgenannten Gründen kann zugestimmt werden, dass bei einer Lagerhöhe von 8,75 m auf eine selbsttätige Löschanlage verzichtet wird.

Abweichung gem. § 38 HBO

Der Erleichterung von § 38 HBO, dass die notwendige Treppe in der Gebäudeklasse 5 ohne notwendigen Treppenraum hergestellt wird, kann aus Sicht des vorbeugenden Brandschutzes zugestimmt werden, da sich in dem Drehgestelllager nur ein Teil der Treppe befindet. Ein zweiter Teil der Treppe verläuft im Außenbereich. Durch die flächendeckende Brandmeldeanlage mit automatischen Meldern werden Personen im Drehgestelllager gewarnt und können die Selbstrettung aus dem Drehgestelllager über drei Ausgänge ins Freie einleiten.

Abweichung von § 6 Abs. 3 HBO Abstandsflächen

Die räumliche Situation auf der zur Verfügung stehenden Fläche erfordert eine Überlagerung von Abstandsflächen

- von Lagergebäude I zur Werkstatthalle,
- zusammenhängender Lagergebäude II zu III und III zu IV

Den o. g. Abweichungen von der Abstandsflächenregelung kann zugestimmt werden, da die Belichtung, Belüftung und der Brandschutz hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

Abweichung von § 33 HBO innere Brandwand zur Unterteilung ausgedehnter Gebäude von mehr als 40 m

Der Abweichung bezogen auf die innere Brandwand der Lagergebäude I bis IV kann zugestimmt werden, da in Anlehnung an die MIndBauRL, Abschnitt 6, Tabelle 2 die zul. Brandabschnittsgröße von 1.800 m² bei einer Ausführung der tragenden und aussteifenden Bauteile in nichtbrennbaren Baustoffen zulässig ist. Die Größe der jeweiligen Gebäude (Lager I 1.240 m², Lager II-IV 1.047m²) liegen weit unter dem zul. Wert von 1.800 m².

Abweichung von § 30 HBO Ausführung tragender Bauteile (Wände und Stützen) Gebäudeklasse 3

Der Ausführung von tragenden und ausstreifenden Bauteilen

- des Kombigebäudes sowie
- der Lagergebäude I bis IV

wird in Anlehnung an die MIndBauRL, Abschnitt 6, Tabelle 2, wonach bei erdgeschossigen Industriebauten bis zu einer Grundfläche von 1.800 m² (Breite < 40m) tragende und ausstreifende Bauteile aus nichtbrennbaren Baustoffen errichtet werden können, zugestimmt.

Organisatorische Regelungen, wie beispielsweise die Beschilderung der Rettungswege sind nicht planfeststellungsrelevant, sondern vielmehr im Zuge der weiteren Planungen mit den zuständigen Behörden und Stellen abzustimmen und festzulegen.

11. Denkmalschutz

Angrenzend an das Planungsgebiet befinden sich zwei Einzelkulturdenkmäler sowie die dazugehörige Gesamtanlage BAMAG-Oberwerk. Zu den Einzelkulturdenkmälern als auch zu den dazugehörigen Gesamtanlagen besteht ein Abstand von mindestens 300 m. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass der gestalterische Einfluss der neuen Gebäude der Wartungseinrichtung, für die zudem eine schlichte Farbgestaltung vorgesehen ist und die die vorhandenen Baudenkmäler höhenmäßig nicht überragen, als gering einzustufen ist.

Das Betriebsgelände der Wartungseinrichtung liegt in der Pufferzone des UNESCO-Welterbes Limes, in dem sich eine mittelneolithische Fundstelle befindet.

Eine bau- bzw. anlagebedingte Betroffenheit von archäologischen Denkmälern im Planfeststellungsbereich ist daher nicht auszuschließen. Gleichwohl bestehen keine Bedenken gegen die Umsetzung des Bauvorhabens. Die unter A.IV.11 aufgenommenen Nebenbestimmungen tragen den denkmalschutzrechtlichen Belangen im gebotenen Umfang Rechnung und gewährleisten die Umsetzung der Zielsetzung des

§ 1 Abs. 1 HDSchG, die Kulturdenkmäler als Quellen und Zeugnisse menschlicher Geschichte und Entwicklung nach Maßgabe des Gesetzes zu schützen und zu erhalten.

Denkmalschutzrechtliche Belange stehen der Planung somit nicht entgegen.

12. Kampfmittelbelastung

Die Auswertung der beim Kampfmittelräumdienst vorliegenden Kriegsluftbilder hat ergeben, dass es keinen begründeten Verdacht gibt, dass im Plangebiet mit der Auffindung von Bombenblindgängern zu rechnen ist.

Da auch sonstige Erkenntnisse über eine mögliche Munitionsbelastung dieser Fläche nicht vorliegen, ist eine systematische Flächenabsuche nicht erforderlich.

Soweit entgegen den vorliegenden Erkenntnissen im Zuge der Bauarbeiten doch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand gefunden werden sollte, ist der Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu verständigen.

13. Ver- und Entsorgungsleitungen einschl. Telekommunikationsleitungen

Das Vorhaben berührt die Anlagen verschiedener Leitungsträger, die in das Anhörungsverfahren einbezogen wurden.

Die unter Ziffer A.IV.16 bis A.IV.20 aufgenommenen Nebenbestimmungen verpflichten die Vorhabenträgerin, die erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig vor der Bauausführung mit den betroffenen Leitungsträgern endabzustimmen, deren Anlagen nicht über das baubedingt erforderliche Maß hinaus zu beschädigen oder zu beeinträchtigen, die jeweils maßgeblichen technischen Anweisungen und Regelwerke zu beachten und die ordnungsgemäße und fachkundige Ausführung der Bauarbeiten durch eine Bauüberwachung zu gewährleisten.

Den berechtigten Belangen der Leitungsträger wird damit im erforderlichen Umfang Rechnung getragen.

14. Eigentum

Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens erfordert lediglich in geringem Umfang den unmittelbaren Zugriff auf privates Eigentum in Gestalt des dauerhaften Entzugs, die auf die Bauzeit beschränkte vorübergehende Nutzung bzw. die Beschränkung in der Nutzung und die dingliche Belastung von Grundstücken bzw. Teilen davon. Im Wesentlichen werden Grundstücke in Anspruch genommen, die sich

im Eigentum der Vorhabenträgerin, der öffentlichen Hand (Land Hessen, Stadt Butzbach, HLB Basis AG, DB InfraGO AG) befinden, für die die Eigentumsgarantie des Artikel 14 GG nicht gilt.

Die Zulassung des Vorhabens beinhaltet die Entscheidung, welche Flächen für das Vorhaben benötigt und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden (sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung der Planfeststellung).

Der festgestellte Plan ist für die Enteignungsbehörde bindend. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (§ 22 AEG).

Die enteignungsrechtliche Vorwirkung macht es jedoch erforderlich, dass sich bereits die Planfeststellungsbehörde mit der Frage auseinandersetzt, ob der mit dem Vorhaben einhergehende Eingriff in das Eigentum erforderlich ist (§ 22 Abs. 1 S. 2 AEG). Die Planfeststellungsbehörde verkennt dabei nicht, dass jede Inanspruchnahme von Grundeigentum grundsätzlich mit einem, mitunter auch schwerwiegenden Eingriff für die betroffenen Eigentümer verbunden ist. Aber selbst für den Personenkreis, für den das Eigentum verfassungsrechtlich gewährleistet ist (Art. 14 Abs. 1 GG), genießt deren Interesse an der Erhaltung der Eigentumssubstanz keinen absoluten Schutz, sondern gehört zu den von einem Planungsvorhaben berührten abwägungserheblichen Belangen. Eine Enteignung zum Wohl der Allgemeinheit ist zulässig (Art. 14 Abs. 3 GG), die Eingriffe in das Eigentum sind jedoch auf das unumgängliche Mindestmaß zu beschränken.

Auf der Grundlage dieser Erwägungen stellen sich die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in das Eigentum sowohl im Hinblick auf die Betroffenen Privater als auch bezüglich derjenigen der öffentlichen Hand als zulässig dar. Der festgestellte Plan trägt den technischen Anforderungen Rechnung und wurde soweit möglich optimiert, um die Inanspruchnahme des Grundeigentums Dritter zu minimieren.

Die Inanspruchnahme von Grundstücken Privater ist im Bereich Galgenfeld infolge einer neu zu errichtenden Böschung aufgrund der Geländetopografie und der damit verbundenen Umverlegung des vorhandenen Wirtschaftsweges, dem Einbau eines Regenwasserkanals sowie einer Mulde zur Regenwasserversickerung und dem Bau einer Regenwasserleitung erforderlich. Dauerhafte dingliche Sicherungen sind insbesondere für die Oberleitungsanlage (Oberleitungsmaste, Vegetationspflegezone) nicht zu vermeiden.

Ansonsten betreffen die mit dem Vorhaben verbundenen unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahmen Flächen der öffentlichen Hand sowie der im Eigentum des Landes Hessen stehenden HLB Basis AG und der im Eigentum des Bundes stehenden Deutsche Bahn AG.

Eine weitergehende Minimierung der Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter kommt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht, so dass die verbleibenden Eingriffe bei der Abwägung mit den für das Vorhaben streitenden Belangen zurückgestellt werden können.

Im Gegensatz zu dem tatsächlichen Zugriff auf die betroffenen Grundstücke ist die mittelbare Inanspruchnahme dadurch gekennzeichnet, dass Grundstücke lediglich aufgrund der durch das Vorhaben veranlassten Situationsveränderung in der Umgebung eine Beeinträchtigung erfahren.

Bei mittelbaren Rechtsbeeinträchtigungen durch nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die sich als ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums nach § 74 Abs. 2 S. 3 HVwVfG darstellen, ist über Ausgleichsansprüche dem Grunde nach in der Planfeststellung zu entscheiden.

Eine ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums liegt vor, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen und die Auflage von an sich erforderlichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG unterbleibt, weil sie untunlich oder mit dem Vorhaben nicht zu vereinbaren sind.

Derartige aus der bauzeitigen und betriebsbedingten Immissionsbelastung resultierenden mittelbaren Auswirkungen sind von dem beantragten Vorhaben nicht zu erwarten. Hier wird insoweit auf die Ausführungen in Abschnitt C.III.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

IV. Entscheidung über Stellungnahmen der Behörden, Stellen und Leitungsträger

Soweit Beteiligte ihr Vorbringen nicht von sich aus für gegenstandslos erklärt haben, wurde den vorgetragenen Bedenken und Forderungen mit den vorgenommenen Planänderungen und –ergänzungen, den der Vorhabenträgerin auferlegten Nebenbestimmungen und den von ihr gegebenen Zusagen im erforderlichen Umfang Rechnung getragen.

Eine weitergehende Behandlung der Stellungnahmen ist daher entbehrlich.

V. Entscheidung über Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über Einwendungen, über die im Laufe des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung erzielt werden konnte. Einer ausdrücklichen Entscheidung über jede einzelne Einwendung im Tenor des Beschlusses bedarf es nicht.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Themen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses abgehandelt worden sind, wie z. B. beim Immissionsschutz, wird nachfolgend auf die entsprechenden Ausführungen verwiesen.

Die erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendernummer abgehandelt. Anhand eines separaten Verzeichnisses können die jeweilige Einwendernummer und die im anonymisierten Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke zugeordnet werden. Personen, die Einwendungen erhoben haben, können die aufgrund der erhobenen Einwendung vergebene Einwendernummer bei der Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Darmstadt, Dezernat III 33.1 – Verkehrsinfrastruktur und Schiene, 64278 Darmstadt, erfragen.

1. E001

Die Einwender E001 sind Eigentümer der beiden Flurstücke 51/2 und 51/3, Flur 4, Gemarkung Butzbach. Beide Flurstücke liegen in der Holzheimer Straße. Zur Zeit ist nur das Flurstück 51/2 mit einem Wohnhaus bebaut.

Während das Flurstück 51/3 direkt an dem zu elektrifizierenden Zuführungsgleis am Bahnübergang Holzheimer Straße liegt, schließt das Flurstück 51/2 unmittelbar dahinter an.

Vom Vorhaben direkt betroffen ist das Flurstück 51/3, da Gleisbereiche entsprechend der VDV Schrift 613 aufgrund einer Oberleitungsanlage von Vegetation freizuhalten sind. Im Zuge dessen wird für das Grundstück im Randbereich zum Schienenweg hin eine dingliche Sicherung von 78 m² bei einer Gesamtgrundstücksgröße von 577 m² erforderlich. Die Größe der Vegetationspflegezone ergibt sich daraus, dass im Bereich von Oberleitungsanlagen die Breite des aus Sicherheitsgründen freizuhaltenen Streifens auf der Seite, auf der Oberleitungsmaste errichtet werden, 7,50 m auf der anderen Seite 5 m von der Gleismitte aus beträgt.

Aus der Unterlage 5.3 a der Planunterlagen geht hervor, dass sich die Oberleitungsmaste im Bereich vor und nach der Holzheimer Straße auf der Seite befinden, auf der das Flurstück 51/3 liegt, so dass die Breite der Vegetationspflegezone auf dieser

Seite 7,50 m beträgt. Der Standort eines der Oberleitungsmaste ist zudem zwar nicht auf dem Grundstück der Einwender selbst, jedoch in geringer Entfernung zur Grundstücksgrenze der Einwender vorgesehen.

Die Einwender tragen vor, dass der vorgeschriebene Abstand von 3 m zur Grundstücksgrenze für die Oberleitungsmaste nicht eingehalten wird.

Die HBO findet gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 keine Anwendung auf Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen und Nebenbetrieben, so dass sich aus den grundsätzlich nachbarschützenden Bestimmungen der HBO kein Gebot ergibt, einen Abstand von 3 m zur Grundstücksgrenze einzuhalten. Auch die einschlägigen eisenbahnrechtlichen Bestimmungen beinhalten keine abstandsrechtlichen Regelungen, die bei der Standortwahl von Oberleitungsmasten zu Grundstücksgrenzen zu berücksichtigen wären.

Allerdings erfordert das Gebot der Rücksichtnahme nachbarschaftliche Interessen angemessen zu berücksichtigen. In diese Betrachtung sind allerdings auch die von einem vorhandenen Bestand bereits ausgehenden Beeinträchtigungen als Vorbelastungen zu berücksichtigen. Eine solche Vorbelastung ist hier gegeben, da das Grundstück der Einwender an einem bereits bestehenden Schienenweg liegt und die Standorte der einzelnen zu errichtenden Oberleitungsmaste an die vorhandene Gleisführung gebunden sind. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Neubau der Wartungseinrichtung Butzbach Nord erforderlich ist, um die Qualitätsanforderungen, die an einen attraktiven Schienenverkehr gestellt werden, zu erfüllen. Die pünktliche Bereitstellung von Verkehrsleistungen ist mit der Wartung und Reparatur von Schienenfahrzeugen unabdingbar verbunden und damit ein Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zum Wohl der Allgemeinheit. Unter diesen Umständen kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Unzumutbarkeitsgrenze im Hinblick auf den Standort des Oberleitungsmastes, der zwar nah an der Grundstücksgrenze nicht jedoch - auch nicht teilweise - auf dem Grundstück der Einwender liegt, überschritten wird.

Die Einwender befürchten außerdem eine Zunahme von Lichtimmissionen, da nach ihrer Einschätzung die gesamte Schienenanlage ebenso wie die Werkstattanlage beleuchtet wird und die Flurstücke 51/3 und 51/2 dadurch direkt betroffen seien. Die Zunahme der nächtlichen Lichtintensität verursache eine Störung der Melatoninproduktion, führe zu einer Beeinträchtigung der Schlafqualität, zu einer Stresszunahme und sei daher gesundheitsschädigend für Mensch und Umwelt.

Nach § 3 BImSchG sind schädliche Umwelteinwirkungen solche Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, hierzu zählen auch Lichtimmissionen. Die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von

Lichtimmissionen werden dabei bei der Beurteilung der Wirkung von Lichtimmissionen auf Menschen durch Licht emittierende Anlagen aller Art, soweit es sich dabei um Anlagen oder Bestandteile von Anlagen i. S. des § 3 Abs. 5 BImSchG handelt, herangezogen.

Auf dem Betriebsgelände der zukünftigen Wartungseinrichtung ist eine Gleisfeld- und Straßenbeleuchtung vorgesehen, eine Beleuchtung des Zuführungsgleises ist dagegen nicht geplant. Bei der Gleisfeld- und Straßenbeleuchtung auf dem Betriebsgelände werden von der Vorhabenträgerin die erforderlichen Beleuchtungsstärken auf Grundlage der Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) A3.4 für die Beleuchtung berücksichtigt. Um die Aufhellung umliegender Bereiche zu vermeiden, werden neben der Einhaltung der dort vorgegebenen Beleuchtungsstärken, energiearme Beleuchtungen eingesetzt und die Leuchten mit einer senkrechten, asymmetrisch vorwärts und breitstrahlenden Lichtverteilung gewählt. Bei der Anordnung, Positionierung und Ausrichtung der Gleisfeld- und Straßenbeleuchtung werden die aus der Nutzung und Anordnung von Einrichtungen auf dem Betriebsgelände einhergehenden Rahmenbedingungen berücksichtigt, so dass Bereiche ohne Nutzung keine Beleuchtung erhalten, bzw. aufgrund der Leuchtenanordnung nur minimal beleuchtet werden. Da sich die Lagerbereiche im von der Wohnbebauung abgewandten Bereich befinden, wird dieser Teil des Betriebsgeländes zudem durch die Werkstatthalle und das Betriebsgebäude abgeschirmt. Auch durch die im südlichen Bereich der Wartungseinrichtung vorgesehene Straßenbeleuchtung ist durch die maximale Beleuchtungsstärke von 17,4 lx und mittlere Beleuchtungsstärke von 12,2 lx keine Aufhellung der nächstliegenden Wohngebäude Ecke Holzheimer Straße / An der Steinkaute in einer Entfernung von 145 bis 170 m zur Wartungseinrichtung zu erwarten. Davon unabhängig liegt es im Bereich des Zumutbaren, Wohnbereiche in der Regel wirksam durch übliche Ausstattungen wie Vorhänge, Gardinen oder Jalousien abzuschirmen bzw. in den Nachtstunden, in denen aufgrund der Dunkelheit ein Blick von innen nach außen grundsätzlich verwehrt ist, Lichteinfall durch das Schließen von Rollläden gänzlich zu vermeiden.

Um eine Beeinträchtigung von Tieren durch visuelle Störfaktoren wie Licht aus Richtung des Betriebsgeländes zu vermindern wird in Richtung der im Osten und Süden liegenden Ausgleichsfläche zur Abschirmung ein Erdwall hergestellt und mit heimischen Baum- und Straucharten bepflanzt. Grundsätzlich könnte es darüber hinaus durch die Lichtimmissionen zu einer Störung von Fledermausarten kommen. Es konnte jedoch ausgeschlossen werden, dass diese Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeit erheblich sind, da keine Quartiere von Fledermäusen dokumentiert werden konnten und sich mögliche Störungen somit auf Nahrungshabitate und Flugrouten empfindlicher Arten im Plan-

gebiet beschränken. Auf Basis der Erfassungsergebnisse im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung konnte jedoch nachgewiesen werden, dass sich Jagdgebiete empfindlicher Arten wie z. B. der Rauhaufledermaus nicht im Vorhabensbereich befinden.

Schädliche Auswirkungen auf die Umwelt sowie unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen durch den Betrieb der Wartungseinrichtung sind daher nicht zu erwarten.

Die Einwender wenden sich außerdem gegen eine Zunahme von Erschütterungen und der Lärmbelastung durch die geplanten täglichen Rangierfahrten vor allem zusätzlicher dieselgetriebener Fahrzeuge, da nicht nur ausschließlich elektrobetriebene Fahrzeuge gewartet werden sollen. Ebenso wird das ständige Geläute beim Öffnen und Schließen des beschränkten Bahnüberganges in der Holzheimer Straße, der direkt an das bisher unbebaute Flurstück 51/3 angrenzt, bemängelt, da die Wartungseinrichtung in drei Schichten rund um die Uhr betrieben werden soll.

Im Gutachten Nr. 22601 G1 der GENEST vom 14.06.2023 wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin der Schienenverkehrslärm an der bestehenden HLB-Schienenstrecke und damit am zu elektrifizierenden Zuführungsgleis untersucht. Die Grundstücke der Einwender liegen innerhalb des Bebauungsplanes Fischwiesenweg, als Nutzungsart ist für diesen Bereich Gewerbegebiet ausgewiesen. Für Gewerbegebiete liegen die Immissionsgrenzwerte gem. der 16. BImSchV am Tag bei 69 dB(A) und in der Nacht bei 59 dB(A). In der Holzheimer Straße 15 werden diese Immissionsgrenzwerte an allen Hausfronten und Geschossen im Prognose-Planfall 2035 unterschritten:

Immissionsort	Hausfront	Stockwerk	Immissionsgrenzwert in dB(A)		Beurteilungsspiegel in dB(A)		Immissionsgrenzwertüberschreitung in dB(A)	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Holzheimer Str. 15	Ost	EG	69	59	47	43	-22	-16
		1. OG	69	59	49	46	-20	-13
		2. OG	69	59	50	47	-19	-12
	Nord	EG	69	59	48	44	-21	-15
		1. OG	69	59	50	46	-19	-13

		2. OG	69	59	51	47	-18	-12
	West	EG	69	59	44	40	-25	-19
		1. OG	69	59	46	42	-23	-17
		2. OG	69	59	47	44	-22	-15
	Süd	EG	69	59	33	29	-36	-30
		1. OG	69	59	33	29	-36	-30
		2. OG	69	59	35	31	-34	-28

Da bei der Ermittlung der Beurteilungspegel der ungünstigste Fall, nämlich eine Vollauslastung der Wartungseinrichtung sowie ein Verkehr mit ausschließlich dieselgetriebenen Schienenfahrzeugen zugrunde gelegt wurde, zeigen die in der obigen Tabelle enthaltenen Werte, dass die Immissionsgrenzwerte am Immissionspunkt IO2 nicht nur eingehalten, sondern sogar weit unterschritten werden.

Der Bahnübergang Holzheimer Straße sowie die dazugehörige Sicherung des Bahnüberganges werden im Übrigen durch die Elektrifizierung des Zuführungsgleises nicht verändert. Das dort vorhandene akustische Signal ist erforderlich, um Verkehrsteilnehmer daran zu hindern, die Gleise zu überqueren, wenn ein Zug den Kreuzungsbereich passieren will. Ein solch akustisches Signal ist aus Sicherheitsgründen vor allem dann unverzichtbar, sobald auch Fußgänger und Fahrradfahrer einen Bahnübergang nutzen. Während der Nachtstunden ist zudem eine Nachtabenkung für das akustische Signal installiert.

Auch ergeben sich durch den Betrieb der Wartungseinrichtung sowie während der Bauzeit keine unzumutbaren Lärmbelastungen, da die maßgeblichen Grenzwerte der TA Lärm als auch der AVV Baulärm eingehalten werden. Innerhalb der Wartungseinrichtung werden keine erschütterungsintensiven Arbeiten durchgeführt, mit der Elektrifizierung des Zuführungsgleises ist aufgrund der niedrigen Streckengeschwindigkeit von 25 km/h, die sich zum Bestand nicht verändert, ebenfalls keine relevante Zunahme von Erschütterungen zu erwarten. Auch mit dem Setzen des Oberleitungsmastes N15, dessen Standort auf der Höhe des unbebauten Flurstückes 51/3 vorgesehen ist, gehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine unzumutbaren Beeinträchtigungen einher, da die Vorhabenträgerin zugesagt hat, für das Setzen der Oberleitungsmaste ein erschütterungsarmes Bohrverfahren einzusetzen. Für weitere Erläuterungen wird zudem auf Abschnitt C.III.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Von den Einwendern wird durch den Neubau der Wartungseinrichtung und die damit einhergehende Elektrifizierung des Zuführungsgleises außerdem eine beträchtliche

Wertminderung ihres Wohnhauses als auch ihres benachbarten Baugrundstückes befürchtet.

Die Grundstücke der Einwender liegen bereits an einer genehmigten und unter Betrieb befindlichen Eisenbahnstrecke. Bei bestehenden Verkehrswegen muss grundsätzlich damit gerechnet werden, dass es zu Veränderungen, insbesondere zu Aus- oder Umbauten nach dem Stand der Technik, wie z. B. zu der Ausstattung eines bestehenden Schienenweges mit einer Oberleitungsanlage, kommen kann, damit wie in diesem Fall auch eine Nutzung durch elektrobetriebene Schienenfahrzeuge möglich ist.

Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich nach gängiger Rechtsprechung kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Welcher Wertschätzung sich ein Grundstück erfreut, bestimmt sich nicht nach starren unwandelbaren Regeln. Der Verkehrswert wird durch zahlreiche Umstände beeinflusst, die je nach der vorherrschenden Auffassung positiv oder negativ zu Buche schlagen. Die Auswirkungen eines Planvorhabens kommen in der Gesamtbilanz lediglich als einer der insoweit maßgeblichen Faktoren zur Geltung. Welches Gewicht der Grundstücksmarkt ihnen beimisst, liegt außerhalb der Einflussosphäre des Planungsträgers. Grundsätzlich kann daher kein Grundeigentümer auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i. S. d. Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04, juris, Rn. 402 mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung des BVerwG und des BVerfG). Ergänzend wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.III.14 verwiesen.

Aufgrund der o.g. Ausführungen teilt die Planfeststellungsbehörde die vorgetragenen Befürchtungen der Einwender nicht. Die Einwendungen werden daher in Gänze zurückgewiesen.

2. E004

Die Einwender E004 gehen von einer Zunahme der Rangierfahrten in Richtung Wachholder- und Himmrichsweg aus. Im Himmrichsweg befindet sich die bestehende Werkstatt der Vorhabenträgerin Butzbach Ost. Dadurch wird eine Erhöhung der Lärmbelastung befürchtet. Es wird außerdem eine Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt gefordert, sowie die Gleise mit dem Einbau neuester Schallschutztechniken zu versehen.

Die Planfeststellungsunterlagen des hier gegenständlichen Vorhabens betreffen den Neubau einer Wartungseinrichtung in Butzbach Nord, da die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen. Die geplante Wartungseinrichtung Butzbach Nord liegt mehrere hundert Meter westlich der bestehenden DB-Eisenbahnstrecke. Die Werkstatt Butzbach Ost liegt in vergleichbarer Entfernung auf der östlichen Seite der bestehenden DB-Eisenbahnstrecke.

Der Himmrichsweg wird nach Kreuzung mit der St.-Florian-Straße zum Wachholderweg. Die beiden Straßen liegen damit wie die bestehende Werkstatt der HLB Butzbach Ost, in der Busse und Schienenfahrzeuge der HLB auch weiterhin instandgehalten werden, östlich der bestehenden DB-Eisenbahnstrecke.

Dieser Bereich ist vom Neubau der Wartungseinrichtung Butzbach Nord nicht betroffen. Die Andienung der Wartungseinrichtung Butzbach Nord verläuft von Butzbach DB in Höhe der Alten Wetzlarer Straße über das zu elektrifizierende Zuführungsgleis in nordwestliche Richtung, eine Elektrifizierung des HLB-Gleises in östliche Richtung bis zur bestehenden HLB-Werkstatt Butzbach Ost ist nicht vorgesehen.

Eine Erhöhung der Lärmbelastung im Himmrichs- und Wacholderweg durch die Realisierung des beantragten Vorhabens ist daher ausgeschlossen.

Da es sich bei den Zuführungsgleisen ab DB Butzbach sowohl in die bestehende Werkstatt Butzbach Ost als auch in die zukünftige Wartungseinrichtung Butzbach Nord nicht um Betriebsanlagen der DB, sondern um Betriebsanlagen der HLB und somit um solche einer nichtbundeseigenen Eisenbahn handelt, ist für dieses Vorhaben nicht die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes, sondern der Landeseisenbahnaufsicht gegeben. Die Landeseisenbahnaufsicht wurde im Planfeststellungsverfahren beteiligt und hat die vorliegenden Planunterlagen entsprechend geprüft.

Was die Forderung anbelangt, die Gleise mit neuester Schallschutztechnik zu versehen, wird darauf hingewiesen, dass das Gutachten Nr. 22601 G1 der GENEST vom 14.06.2023 in dem der Schienenverkehrslärm an der bestehenden HLB-Schienenstrecke und damit am zu elektrifizierenden Zuführungsgleis untersucht wurde, zu dem Ergebnis kommt, dass die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Immissionspunkten ohne die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden.

Die Forderungen der Einwender E004 sind aufgrund der o. g. Ausführungen daher zurückzuweisen.

3. E005

Die Einwender E005 tragen vor, dass sie beabsichtigen, dass Flurstück 51/3 innerhalb der nächsten zwei Jahre als Baugrundstück zu erwerben und daher von dem Planungsvorhaben stark betroffen seien. Eingewendet wird, dass die geplanten Masten den erforderlichen Abstand von 3 m zur Grundstücksgrenze nicht einhalten, der Ausblick sehr stark negativ beeinträchtigt wird, die mit der Oberleitungsanlage verbundenen elektromagnetischen Felder, die Lichtimmissionen sowie ein stark erhöhter Lärmpegel zu einer großen Verschlechterung der Lebenssituation sowie der Gesundheit führen würden.

In der schalltechnischen Untersuchung der Genest und Partner Ingenieurgesellschaft mbH vom 14.06.2023 wurden im Hinblick auf den Schienenverkehrslärm im Prognoseplanfall 2035 die Beurteilungspegel an den schutzbedürftigen Nachbarbebauungen ermittelt.

Gem. § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV i. V. m. Anlage 1 Ziffer 2.2.10 kommen als Immissionsorte Gebäude und Außenwohnbereiche in Frage. Für die Holzheimer Straße wurden daher die Beurteilungspegel für die mit Wohnhäusern bebauten Immissionsorte IO1, IO2 und IO3 ermittelt. Aufgrund der im Bebauungsplan „Fischwiesengeweg“ für diesen Bereich ausgewiesenen Nutzungsart „Gewerbegebiet“ gelten für diese Immissionsorte die Immissionsgrenzwerte von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht. Diese werden lt. Anlage 4 der schalltechnischen Untersuchung dort deutlich unterschritten werden.

Das Flurstück 51/3 wurde im Gutachten nicht als Immissionsort ausgewiesen, da sich dort zur Zeit keine Wohnbebauung befindet.

Die Angaben der Einwender, dass ein Kauf des Grundstückes innerhalb von zwei Jahren beabsichtigt ist und in diesem Zusammenhang auch eine Bebauung geplant sei, kann dabei nicht zu einer anderen Einschätzung führen, da die Untersuchung eines unbebauten Grundstückes als Immissionsort nur dann geboten ist, soweit in Betracht kommende künftige Bauvorhaben hinreichend bestimmt und die Bauausführung in überschaubarer Zukunft zu erwarten ist (VGH München, Urteil v. 22.10.2020 – 22 A 16.40009). Derart konkrete Bauabsichten sind von den Einwendern jedoch nicht dargelegt worden.

Davon unabhängig kommt die schalltechnische Untersuchung an allen betrachteten Immissionsorten zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte sowohl zur Tag- als auch zur Nachtzeit eingehalten werden. Die Einhaltung der Grenzwerte wurde

unter anderem auch für das Grundstück mit dem Immissionsort IO3, das in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flurstück 51/3 liegt und wie dieses direkt an das Zuführungsgleis angrenzt, festgestellt.

Da die von den Einwendern E005 vorgetragenen Bedenken in Bezug auf Immissionen und Grenzabstände von Oberleitungsmasten in Bezug auf das Grundstück 51/3 ansonsten inhaltsgleich mit der Einwendung E001 sind, wird im Übrigen auf die Erläuterungen unter Punkt C. V. 1 verwiesen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

4. E006

Die Einwenderin E006 ist anwaltlich vertreten und Eigentümerin von zwei Mehrfamilienhäusern im Pappelweg Nr. 5 und 6. Die beiden Gebäude liegen innerhalb des Bebauungsplans „Fischwiesenweg“, die Nutzung ist als Mischgebiet ausgewiesen. Es wird vorgetragen, dass der Bau und der Betrieb der Wartungseinrichtung zu einer deutlich verstärkten Lärmbelastung für die beiden Mehrfamilienhäuser führen wird und zwar neben den direkten Emissionen, die von der Einrichtung selbst ausgehen, insbesondere durch den Schienenverkehr auf dem Zuführungsgleis. Es wird bemängelt, dass die beiden Lärmprognosen der DEKRA keine Auskunft über die zukünftige Lärmbelastung der Grundstücke der Mandantin geben, da das schalltechnisch untersuchte Gebiet nördlich dieser Grundstücke ende und eine Betrachtung des schienenengebundenen Verkehrslärms fehle. Aufgrund der mit der geplanten Wartungseinrichtung verbundenen Lärmimmissionen und der von den Triebfahrzeugen ausgehenden Lichtemissionen auf die Wohnhäuser im Pappelweg Nr. 5 und 6 werden Mietminderungsansprüche und damit einhergehend ein Vermögensschaden befürchtet. Das beabsichtigte Vorhaben wird daher abgelehnt.

Lärmimmissionen durch den Bahnbetrieb auf dem Zuführungsgleis

Im Gutachten Nr. 22601 G1 der GENEST vom 14.06.2023 wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin der Schienenverkehrslärm an der bestehenden HLB-Schienenstrecke und damit am zu elektrifizierenden Zuführungsgleis untersucht. Für Mischgebiete liegen die Immissionsgrenzwerte gem. der 16. BImSchV am Tag bei 64 dB(A) und in der Nacht bei 54 dB(A). Sowohl im Pappelweg 6 als auch im Pappelweg 5 werden diese Immissionsgrenzwerte an allen Hausfronten und Geschossen im Prognose-Planfall 2035 unterschritten:

Immissionsort	Hausfront	Stockwerk	Immissionsgrenzwert in dB(A)		Beurteilungspegel in dB(A)		Immissionsgrenzwertüberschreitung in dB(A)		
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
Pappelweg 6	West	EG	64	54	36	33	-28	-21	
		1. OG	64	54	37	34	-27	-20	
		2. OG	64	54	38	35	-26	-19	
	Süd	EG	64	54	50	47	-14	-7	
		1. OG	64	54	52	48	-12	-6	
		2. OG	64	54	52	48	-12	-6	
		Ost	EG	64	54	57	53	-7	-1
			1. OG	64	54	57	53	-7	-1
			2. OG	64	54	56	53	-8	-1
	Nord	EG	64	54	52	48	-12	-6	
		1. OG	64	54	52	48	-12	-6	
		2. OG	64	54	52	48	-12	-6	
Pappelweg 5		Nordost	EG	64	54	42	39	-22	-15
	1. OG		64	54	44	40	-20	-14	
	2. OG		64	54	45	41	-19	-13	
	Nordwest	EG	64	54	31	27	-33	-27	
		1. OG	64	54	33	29	-31	-25	
		2. OG	64	54	34	30	-30	-24	
	Südwest	EG	64	54	29	25	-35	-29	
		1. OG	64	54	30	27	-34	-27	
		2. OG	64	54	32	28	-32	-26	
Südost	EG	64	54	42	38	-22	-16		
	1. OG	64	54	43	39	-21	-15		
	2. OG	64	54	44	40	-20	-14		

Lärmimmissionen durch den Bau der der Wartungseinrichtung

Die Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens werden ausschließlich zur Tagzeit stattfinden, daher wurde die Schallimmissionssituation nach der AVV-Baulärm in der Prognose der DEKRA vom 23.08.2023 für einen Tagbetrieb zwischen 07:00 und 20:00 Uhr beurteilt. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ca. 30 Immissionsorte in einem Radius von 500 m um die Wartungseinrichtung herausgearbeitet und im nächsten Schritt die ungünstigsten acht Immissionsorte ermittelt. Dabei wurde für die maßgeblichen Immissionsorte IO2 (Holzheimer Straße 21) und IO3 (Alte Wetzlarer Straße 45), die in Richtung des Pappelwegs und wie diese im Mischgebiet liegen, ermittelt, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Es ist daher davon auszugehen, dass an den Wohnhäusern im Pappelweg Nr. 5 und Nr. 6, die vom zukünftigen Betriebsgelände der Wartungseinrichtung noch weiter entfernt liegen, die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erst recht nicht überschritten werden.

Lärmimmissionen durch den Bau der Oberleitung

Das Grundstück, auf dem das Wohngebäude „Am Pappelweg 6“ steht, befindet sich in direkter Nachbarschaft zum zu elektrifizierenden Zuführungsgleis, während die Hausnummer 5 auf der anderen Seite des Pappelweges gegenüber der Hausnummer 6 und damit in weiterer Entfernung zum Schienenweg liegt. Lärmintensivere Arbeiten beschränken sich in diesem Abschnitt auf das Setzen der für die Elektrifizierung erforderlichen Oberleitungsmaste. Von diesen Masten befindet sich der Mast N11 auf Höhe des Wohngebäudes im Pappelweg Nr. 6. Allerdings werden der Mast N11 und die angrenzenden Masten in diesem Bereich nicht auf der Seite des Pappelwegs errichtet, sondern auf der von den im Pappelweg vorhandenen Wohngebäuden gegenüberliegenden Seite des Schienenweges. Für das Setzen der Oberleitungsmaste am zu elektrifizierenden Zuführungsgleis kann von einem Zeitraum von max. 2 Tagen je Gründung ausgegangen werden. Da die Arbeiten dynamisch anfallen, ist ein Wandern der Arbeiten am Zuführungsgleis gegeben. Die Vorhabenträgerin hat außerdem zugesagt, dass für die Gründung der Oberleitungsmaste ein lärm- und erschütterungsarmes Bohrverfahren eingesetzt wird. Vor diesem Hintergrund sind auch durch die Elektrifizierung des Zuführungsgleises keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen für die Bewohner des Pappelweges Nr. 5 und 6 zu erwarten.

Lärmimmissionen durch den Betrieb der Wartungseinrichtung

Die Schallimmissionssituation wurde infolge des geplanten Betriebes der Wartungseinrichtung für Schienenfahrzeuge nach TA Lärm für einen Tages- und Nachtbetrieb in der schalltechnischen Untersuchung der DEKRA (Unterlage 20.1 a der Planunterlagen) beurteilt.

Dem Gutachten liegen Ausbreitungsberechnungen für Gewerbelärm in Bezug auf die Schalleistungspegel für alle immissionsrelevanten Schallquellen zugrunde.

Als maßgebliche Immissionsorte wurden acht Orte im Einwirkungsbereich der Anlage ermittelt, an denen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte am ehesten zu erwarten ist. Die Immissionsrichtwerte werden an allen acht maßgeblichen Immissionsorten eingehalten. Die Gebäude im Pappelweg Nr. 5 und 6 gehören nicht zu diesen maßgeblichen Immissionsorten und liegen beide entsprechend weiter entfernt zur zukünftigen Wartungseinrichtung. Eine Beeinträchtigung durch Geräuschimmissionen aus dem Betrieb der Wartungseinrichtung kann daher ausgeschlossen werden.

Lichtimmissionen durch Schienenfahrzeuge auf dem Zuführungsgleis

Das führende Fahrzeug im Schienenverkehr ist mit einem sogenannten Dreilicht-Spitzensignal ausgestattet. Dieses dient, da ein Zug signalgesteuert fährt, allerdings nicht als Scheinwerfer zur Ausleuchtung des Gleisbereichs. Es handelt sich vielmehr um ein Nachtzeichen, das gewährleistet, dass ein herannahender Zug bei Dunkelheit zweifelsfrei erkannt und von anderen Straßenfahrzeugen unterschieden werden kann. Diese Nachtzeichen haben auch keine seitliche Streuwirkung, sondern sind ausschließlich nach vorne gerichtet, so dass die Planfeststellungsbehörde aufgrund der geringen Anzahl von nächtlichen Fahrten und der Betriebsweise der Nachlichter nicht davon ausgeht, dass hiermit erhebliche Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen verbunden sind. Davon unabhängig wäre ggfs. betroffenen Anwohnern aber auch zumutbar, solche Lichtimmissionen durch den Einsatz von Vorhängen bzw. Rollläden zu mindern bzw. auszuschließen.

Ergänzend zu den o.g. immissionsschutzrechtlichen Ausführungen wird auf Abschnitt C.III.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Unzulässige Lichteinwirkungen durch die Scheinwerfer der Triebfahrzeuge stehen dem Vorhaben somit ebenso wenig entgegen wie bauzeitige oder betriebsbedingte Immissionsbelastungen.

Die Befürchtung, dass bei Umsetzung des Vorhabens Mietminderungsansprüche und damit ein Vermögensschaden entstehen könnte, wird von der Planfeststellungsbehörde aus den dargelegten Gründen nicht geteilt. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

5. E002, E003, E007 und E008

Die Einwender E002, E003, E007 und E008 sind Eigentümer bzw. Mieter von Wohnungen eines neugebauten Mehrfamilienhauses im Pappelweg 10. Die Einwendungen werden daher an dieser Stelle gemeinsam behandelt.

Das Flurstück, auf dem sich das Wohngebäude im Pappelweg 10 befindet, liegt innerhalb des Bebauungsplanes „Fischwiesenweg“ in direkter Nachbarschaft zum zu elektrifizierenden Gleisbereich. Die Nutzungsart ist als Mischgebiet ausgewiesen.

Die Einwender befürchten aufgrund der Nähe zum Schienenweg für Ihre Wohnungen sowie die Nutzung von Balkonen bzw. Terrassen Mehrbelastungen durch die stärkere Nutzung und die Elektrifizierung der Strecke aufgrund von Lärm, Erschütterungen und elektromagnetischen Feldern. Ferner wird bezweifelt, dass die Streckengeschwindigkeit von höchstens 25 km/h eingehalten und ausreichend kontrolliert wird. Es wird gefordert, das beantragte Vorhaben abzulehnen bzw. zumindest die Betriebszeiten einzuschränken, eine Einfachoberleitung zu verlegen sowie als Oberleitungsmaste schlanke Stahlmaste aufzustellen, um zumindest die Optik zu verbessern. Auch soll ein Grenzabstand der Maste zum Grundstück von 3 m eingehalten werden. Außerdem wird die Zunahme des Geläutes beim Schließen und Öffnen des beschränkten Bahnüberganges „Holzheimer Straße“ bemängelt sowie eine Zunahme der Abgasbelastung durch wartende Autoschlangen vor den Schranken des Bahnüberganges und durch erhöhten Pkw-Verkehr aufgrund neuer Mitarbeiter der Wartungseinrichtung im Bereich der Anliegerstraßen befürchtet. Darüber hinaus bestehen Bedenken, dass durch die geplante schwere Instandhaltung der elektrischen und dieselgetriebenen Schienenfahrzeuge Erschütterungen zunehmen und mit der Beleuchtung der Schienenanlage gesundheitliche Beeinträchtigungen einhergehen.

Lärmimmissionen durch den Bahnbetrieb auf dem Zuführungsgleis

Im Gutachten Nr. 22601 G1 der GENEST vom 14.06.2023 wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin der Schienenverkehrslärm an der bestehenden HLB-Schienenstrecke und damit am zu elektrifizierenden Zuführungsgleis untersucht. Für Mischgebiete liegen die Immissionsgrenzwerte gem. der 16. BImSchV am Tag bei 64 dB(A) und in der Nacht bei 54 dB(A). Für Außenwohnbereiche (z. B. Balkone und Terrassen) ist, entsprechend der Nutzung, nur der jeweilige Tagwert für das betreffende Gebiet anzusetzen. Im Pappelweg 10 werden diese Immissionsgrenzwerte an allen Hausfronten und Geschossen im Prognose-Planfall 2035 unterschritten:

Immissionsort	Hausfront	Stockwerk	Immissionsgrenzwert in dB(A)		Beurteilungspegel in dB(A)		Immissionsgrenzwertüberschreitung in dB(A)	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Pappelweg 10	Südost	EG	64	54	47	43	-17	-11
		1. OG	64	54	50	47	-14	-7
		2. OG	64	54	50	46	-14	-8
	Nordost	EG	64	54	57	53	-7	-1
		1. OG	64	54	56	53	-8	-1
		2. OG	64	54	56	52	-8	-2
	Nordwest	EG	64	54	46	41	-18	-13
		1. OG	64	54	50	46	-14	-8
		2. OG	64	54	50	47	-14	-7
	Südwest	EG	64	54	32	28	-32	-26
		1. OG	64	54	33	29	-31	-25
		2. OG	64	54	34	31	-30	-23

Einhaltung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 25 km/h

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h auf dem zu elektrifizierenden Zuführungsgleis wird Bestandteil der Schienennutzungsbedingungen sowie der betrieblichen Vorschriften der HLB und entsprechend veröffentlicht. Damit ist sichergestellt, dass die auf diesem Abschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Schienenweg der HLB Basis AG befahren wollen, zwingend einzuhalten ist.

Davon unabhängig ist es betrieblich aufgrund der technischen Sicherung des Bahnübergangs „Holzheimer Straße“ in Bahn km 0,507 der Strecke Butzbach DB – Butzbach Nord nicht möglich, eine größere Geschwindigkeit wegen der zugbewirkten und somit triebfahrzeugführerüberwachten Einschaltung der technischen Bahnüber-

gangssicherung aus Richtung Butzbach DB, zu erreichen. Dies gilt auch für die Gegenrichtung, in der die technische Bahnübergangssicherung „Holzheimer Straße“ nach Halt vor dem Bahnübergang eingeschaltet wird.

Forderung der Verlegung einer Einfachoberleitung, Ausführung als Stahlmaste, Einhalten von Grenzabständen

Für die notwendige Elektrifizierung des Zuführungsgleises wird die Errichtung einer Oberleitungsanlage zwischen dem Anschluss zum übergeordneten Netz der DB InfraGO AG am Weichenende der Weiche 6 im Bereich des Bahnhofs Butzbach DB über der bestehenden Gleisanlage der HLB bis Butzbach Nord erforderlich.

In Ermangelung eigener rechtlicher Grundlagen für nicht-bundeseigene Eisenbahnen werden für Bahnoberleitungsanlagen die Vorschriften und Richtlinien der DB herangezogen. Die Ausführung erfolgt daher gemäß der DB Richtlinien als Kettenwerkfahrleitung.

Einfachfahrleitungen werden im Straßenbahnbetrieb eingesetzt. Der Straßenbahnbetrieb unterliegt anderen Regelwerken, so dass hier unter anderem die BOStrab Anwendung findet, die für das beantragte Vorhaben allerdings nicht zutreffend ist.

Die Verlegung einer Einfachoberleitung kommt somit in vorliegendem Fall nicht in Frage.

Die Vorhabenträgerin plant, die Maste der Oberleitungsanlage als Flach- bzw. Winkelmaste aus Stahlprofilen auszuführen, es kommen daher keine massiven Stahlbetonmaste zum Einsatz.

Aus der Unterlage 3.8 a „Neubauplan“ der Planunterlagen sind die geplanten Maststandorte der Fahrleitungsanlage im Bereich des Pappelwegs 10 ersichtlich. Das Flurstück 71/12, Flur 4, Gemarkung Butzbach, auf dem sich das Mehrfamilienhaus befindet, ist nicht durch einen Maststandort betroffen, so dass Befürchtungen, Maste könnten Fensterflächen beeinträchtigen, unbegründet sind.

Warteschlangen vor dem Bahnübergang, zunehmender Anliegerverkehr

Die Anbindung des Betriebsgeländes der Wartungseinrichtung an das Straßennetz erfolgt für Mitarbeiter, Besucher, Lieferverkehr und die Feuerwehr von der B 3 aus über die Zufahrt „Am Oberwerk“. Die Umsetzung des beantragten Vorhabens führt daher nicht zu einer Zunahme des Verkehrs auf der Holzheimer Straße in Butzbach und vorhabenbedingten Warteschlangen an dem dortigen Bahnübergang.

Der ca. 50 m vom Pappelweg Nr. 10 entfernte Bahnübergang „Holzheimer Straße“ sowie die dazugehörige Sicherung des Bahnüberganges wird im Übrigen durch die

Elektrifizierung des Zuführungsgleises nicht verändert. Das dort vorhandene akustische Signal ist erforderlich, um Verkehrsteilnehmer daran zu hindern, die Gleise zu überqueren, wenn ein Zug den Kreuzungsbereich passieren will. Ein solch akustisches Signal ist aus Sicherheitsgründen vor allem dann unverzichtbar, sobald auch Fußgänger und Fahrradfahrer einen Bahnübergang nutzen. Während der Nachtstunden ist zudem eine Nachtabenkung für das akustische Signal installiert.

Zunahme der Erschütterungen durch die vorgesehene schwere Instandhaltung der Schienenfahrzeuge

Bei den Instandhaltungsarbeiten wird in betriebsnahe und schwere Instandhaltung unterschieden. Bei der schweren Instandhaltung sind die Wartungsarbeiten umfassender, die Schienenfahrzeuge belegen in diesen Fällen die Arbeitsstände in der Wartungseinrichtung nicht nur wie bei der betriebsnahen Instandhaltung für wenige Tage, sondern stehen fünf bis sechs Wochen in der Werkstatt. Massereichere Arbeiten, die zu stärkeren Erschütterungen führen, sind mit der schweren Instandhaltung jedoch nicht verbunden.

Beeinträchtigungen durch Beleuchtung des Gleisfeldes

Eine Beleuchtung des zu elektrifizierenden Streckenabschnittes ist nicht vorgesehen, so dass eine damit verbundene mögliche Beeinträchtigung nicht entsteht.

Soweit weitere Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Immissionen sowie durch den Betrieb der Wartungseinrichtung befürchtet werden, wird auf die Ausführungen in Abschnitt C.III.6 dieses Beschlusses verwiesen, in dem sich die Planfeststellungsbehörde mit den vom Vorhaben ausgehenden Immissionen im Rahme der Abwägung auseinandersetzt und zu dem Ergebnis kommt, dass die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen sowie die Darlegungen der Vorhabenträgerin plausibel sind und es durch die Realisierung des Vorhabens nicht zu Überschreitungen einzuhaltender Grenzwerte kommt bzw. mit einer relevanten Zunahme von Immissionen nicht zu rechnen ist.

Die erhobenen Einwendungen werden daher in Gänze als unbegründet zurückgewiesen.

6. E009

Der Einwender E009 wendet sich als Miteigentümer einer Erbengemeinschaft gegen die Inanspruchnahme des Flurstückes 141, Flur 4, Gemarkung Butzbach, und zeigt gleichzeitig an, dass er die Einwendungen auch im Namen der Erbengemeinschaft erhebt. Die Einwendung richtet sich gegen die temporäre und dauerhafte Inanspruch-

nahme des Grundstückes, insbesondere gegen eine Begrünung, die Ansaat blütenreichen Extensivrasens und die Nutzung des Grundstückes für die Verlegung von Versorgungsleitungen für Strom und Telefon. Außerdem wird gefordert, dass bei den vorgesehenen Gehölz- und Baumpflanzungen an der Grundstücksgrenze, die gesetzlich vorgegebenen Abstandsflächen eingehalten werden.

Aus dem aktuellen Grundbuchauszug geht der Einwender E009 nicht als Miteigentümer des Flurstückes 141, Flur 4, Gemarkung Butzbach, hervor. Eine Vollmacht für die Vertretung der Eigentümergemeinschaft war der Einwendung nicht beigelegt.

Inwieweit die Einwendungen durch die Eigentümergemeinschaft tatsächlich legitimiert wurden, kann dahingestellt bleiben, da sich die Planfeststellungsbehörde mit den vorgetragenen Einwendungen inhaltlich wie folgt auseinandersetzt:

Das Flurstück 141 grenzt im Süden unmittelbar an das Betriebsgelände der Wartungseinrichtung an. Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses 6.1, lfd. Nummer 21 der Planunterlagen und des Grunderwerbsplanes 5.2 a, ist weder ein Erwerb noch eine dingliche Sicherung für das Grundstück vorgesehen. Die Betroffenheit beschränkt sich auf eine vorübergehende Inanspruchnahme von 198 m² und ist erforderlich, weil ein bestehender Zaun des für die Wartungseinrichtung vorgesehenen Geländes zur Zeit nicht gänzlich auf der vorhandenen Grundstücksgrenze verläuft, sondern zum Teil auf dem Flurstück 141 steht und entsprechend zurückgebaut werden muss, um bei der Neuerrichtung die vorhandenen Grundstücksgrenzen wahren zu können.

Vorgesehene Gestaltungsmaßnahmen wie Gehölzpflanzungen, die Pflanzung von Einzelbäumen sowie die Ansaat von blütenreichem Extensivrasen, finden ausschließlich auf Grundstücken der Vorhabenträgerin statt. Die Einhaltung gesetzlich vorgegebener Mindestabstände für entsprechende Pflanzungen wurde von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Erwiderungen ausdrücklich bestätigt.

Eine Nutzung des Grundstückes zur Verlegung von Versorgungsleitungen durch die Vorhabenträgerin ist nicht vorgesehen. Bei den im Rahmen der Einwendung angesprochenen Leitungen handelt es sich um Bestandsleitungen.

Die von der Vorhabenträgerin beschriebene temporäre Inanspruchnahme des Flurstückes 141, Flur 4, Gemarkung Butzbach, zum Rückbau des vorhandenen Zaunes im Bestand, um eine Einzäunung des Betriebsgeländes auf der Grundstücksgrenze der Wartungseinrichtung herzustellen, stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine übermäßige Beanspruchung des Grundstückes der Eigentümergemeinschaft dar, die Einwendungen sind daher in der Sache zurückzuweisen.

VI. Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis, dass die mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgten Ziele erreicht werden können und dem Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen werden kann. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an dem Vorhaben, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Prüfung der vorgelegten Planung hat ergeben, dass dem Vorhaben keine gesetzlichen Versagungsgründe entgegenstehen. Darüber hinaus werden weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Vielmehr bewertet die Planfeststellungsbehörde das öffentliche Interesse an der Realisierung des Werkstattneubaus höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber dem planfestgestellten Standort kein Standort an, mit dem die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten.

Die von der Planfeststellungsbehörde verfügbaren Nebenbestimmungen und die Zusagen der Vorhabenträgerin gewährleisten im Übrigen, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für die Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen als zumutbar hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

D. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf den Bestimmungen des HVwKostG i. V. m. § 1 der VwKostO-MWEVW und Nr. 32312 des zugehörigen Verwaltungskostenverzeichnisses sowie der AllgVwKostO und des zugehörigen Allgemeinen Verwaltungskostenverzeichnisses. Die Festsetzung der Kosten (Gebühren und Auslagen) erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren erwachsenen Kosten – auch die eines beauftragten Rechtsanwaltes oder Gutachters – fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Das Planfeststellungsverfahren stellt kein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO dar, das mit Erhebung des Widerspruchs beginnt. Die für Widerspruchsverfahren geltende Sonderregelung in § 80 HVwVfG ist daher weder unmittelbar noch sinngemäß anwendbar (BVerwG, Beschluss vom 01.09.1989, NVwZ 1990, S. 59 f., Dürr in Kodal, „Straßenrecht“, 7. Auflage 2010, Kapitel 37, Rnr. 8.5). Dass in einem Planfeststellungsverfahren angefallene Kosten weder in diesem Verfahren noch in einem sich eventuell anschließenden Gerichtsverfahren erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschluss vom 01.09.1989, a. a. O.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn auch die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGH, Beschluss vom 23.11.1998, BayVBl. 1999, S. 307 ff.).

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel,

Goethestraße 41 - 43,

34119 Kassel,

erhoben werden.

Die Klage ist gegen das Land Hessen, vertreten durch das Regierungspräsidium Darmstadt, Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt, zu richten.

Die Klage soll den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Im Auftrag

Langemeier

