

## Erläuterungsbericht

0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	12.11.2025
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand
<p>Vorhabenträgerin:</p> <p>DB InfraGO AG Region West Programme NRW (I.II-W-P-N) Hansastraße 15 47058 Duisburg</p> <p>12.11.2025      gez. i. A. Schmidt</p> <p>Datum                      Unterschrift      Datum                      Unterschrift      Datum                      Unterschrift</p>		
<p>Vertreter der Vorhabenträgerin:</p>		<p>Verfasser:</p> <p>Ingenieurbüro Claus GmbH &amp; Co. KG Eintrachtweg 19 30173 Hannover</p> <p>12.11.2025      gez. i. A. Heinrich</p> <p>Datum                      Unterschrift      Datum                      Unterschrift</p>
<p>Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt</p>		

**Inhaltsverzeichnis**

1. Antragsgegenstand .....	3
2. Planrechtfertigung .....	3
3. Varianten und Variantenvergleich.....	3
4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes.....	4
5. Beschreibung des geplanten Zustandes.....	6
5.1 Bahnübergangssicherungsanlage .....	6
5.2 Tiefbauarbeiten .....	6
5.3 Beschilderung und Markierung .....	7
5.4 BÜ-Befestigung/ Oberbauarbeiten.....	7
5.5 Elektrotechnische Anlagen .....	7
5.6 Telekommunikationsanlagen .....	7
5.7 Oberleitungsanlagen .....	7
6. Tangierende Planungen .....	8
7. Temporär zu errichtende Anlagen .....	8
8. Baudurchführung .....	8
9. Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes.....	8
9.1 Betroffene Fachrechte .....	8
9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung .....	9
9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen.....	10
9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange .....	10
9.4.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gemäß § 13 ff. BNatSchG.....	10
9.4.2 Auswirkungen durch Baulärm .....	11
9.5 Rechtliche Bewertung .....	12
9.5.1 Aussagen zur UVP-Pflicht .....	12
9.5.2 Ergebnis der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG .....	12
9.6 Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten gem. BNatSchG / Landesgesetz .....	12
9.6.1 Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie .....	12
9.6.2 Ergebnis der Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL umgesetzt in den §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG .....	12
10. Weitere Rechte und Belange .....	13
10.1 Grunderwerb .....	13
10.2 Kabel und Leitungen .....	13
10.3 Straßen und Wege .....	13
10.4 Kampfmittel .....	14
10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial .....	14
10.6 Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien .....	14
11. Zustimmungen und Genehmigungen.....	15
12. Abkürzungen .....	16

## **1. Antragsgegenstand**

Die DB InfraGO AG – Region West – beabsichtigt die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs „Lenzenweg“ in Bahn-km 15,030 auf der Strecke 2510 Viersen – Kaldenkirchen (DB-Grenze) durchzuführen. Der kreuzende Wirtschaftsweg befindet sich in der Straßenbaulastträgerschaft der Stadt Nettetal, im nordrhein-westfälischen Landkreis Viersen.

Im Zuge der ersatzlosen Aufhebung wird die vorhandene technische Sicherung mit 4 Lichtzeichen und 4 Andreaskreuzen sowie die elastomere Gleiseindeckung und bituminösen Fahrbahnanschlüsse zurückgebaut. Zur Absperrung des Gleisbereichs werden Absperrschranken aufgestellt und Erdwälle aufgeschüttet.

## **2. Planrechtfertigung**

Die Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) des hier antragsgegenständlichen Bahnübergangs (BÜ) „Lenzenweg“ wurde im Jahr 2005 mit dem neuen Stand der Technik ausgestattet (BUES2000), jedoch ohne die Zusatzkomponente einer Schrankenanlage. Da der BÜ mittlerweile mit einer Streckengeschwindigkeit von 120 km/h und mehr als 50 Zügen pro Tag befahren wird, entspricht die vorhandene Sicherung am Bahnübergang nicht mehr den geltenden Richtlinien (Ril) der DB InfraGO AG, sodass die Umsetzung einer Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit unumgänglich ist.

Die Stadt Nettetal hat als Eigentümer des nicht öffentlich gewidmeten, kreuzenden Wirtschaftswegs einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs bereits zugestimmt, sodass dieser als potentieller Gefahrenpunkt zurückgebaut werden kann.

## **3. Varianten und Variantenvergleich**

Der Bahnübergang Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“ befindet sich in land- und forstwirtschaftlich genutzter Flur auf dem Gebiet der Stadt Nettetal und dient gemäß vorhandener Beschilderung ausschließlich dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr zur Erreichbarkeit der an der Bahnstrecke gelegenen Flächen sowie gegebenenfalls dem nichtmotorisierten Individualverkehr zu Erholungszwecken. Gemäß Verkehrszählung von März 2023 besteht mit 36 Kfz pro Tag nach §11, Abs. 13 EBO *schwacher* Verkehr auf dem Bahnübergang. Darüber hinaus wurden durchschnittlich 16 Fahrradfahrer und 7 Fußgänger pro Tag erfasst. Die nächsten Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke befinden sich im Bereich des BÜ Bahn-km 14,140 „Heier Weg“ mit einer Umfahrungslänge von rund 2,7 km und BÜ Bahn-km 16,041 „Am Königsbach“ mit einer Umfahrungslänge von ca. 3,4 km (siehe Unterlage 2.3).

Hinsichtlich der zu betrachtenden Varianten Änderung der technischen Sicherung, Bau einer höhenfreien Kreuzung und Aufhebung wurde festgestellt, dass:

- bei Beibehaltung des Bahnübergangs die Änderung der technischen Sicherung eine aus Verkehrssicherheitsgründen unumgängliche Maßnahme darstellt. Gegenüber einer Aufhebung bliebe der Bahnübergang allerdings nicht nur als potentieller Gefahrenpunkt bestehen, auch die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme sowie einer laufenden Instandhaltung wären verhältnismäßig höher. Darüber hinaus bestünde ein deutlich höherer Flächenbedarf mit Grunderwerb von Dritten und es müssten im Zuge einer erforderlichen Straßenanpassung zusätzliche Flächen neu versiegelt werden.

- der Bau einer höhenfreien Kreuzung als Alternativmaßnahme (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) aufgrund der Örtlichkeit sowie der entstehenden Kosten nicht realisierbar oder wirtschaftlich wäre. Der vorhandene Verkehr bzw. die zu erwartende Verkehrsentwicklung rechtfertigen zurzeit keine niveaufreie Kreuzung.
- eine Aufhebung des Bahnübergangs aufgrund der geringen verkehrlichen Bedeutung und der gewährleisteten Erreichbarkeit der umliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen sinnvoll ist und die Stadt Nettetal bereits in einer Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Mobilität vom 09.12.2021 der ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs zugestimmt hat.

Die aufgeführten Gegebenheiten zeigen, dass eine Aufhebung des Bahnübergangs „Lenzenweg“ gegenüber einer Änderung der technischen Sicherung oder dem Bau einer Eisenbahn- bzw. Straßenüberführung zu bevorzugen ist. Bei der Auswahl der Entwurfparameter wurden diejenigen gewählt, die bei Einhaltung aller Bestimmungen den geringstmöglichen Flächenbedarf verursachen, d.h. ökonomisch wie ökologisch am verträglichsten sind. Darüber hinaus wurden auch regionalplanerische Aspekte berücksichtigt sowie die Verkehrssicherheit einbezogen.

#### **4. Beschreibung des vorhandenen Zustandes**

Die Strecke 2510 Viersen – Kaldenkirchen (DB-Grenze) ist eine elektrifizierte Hauptbahn der DB InfraGO AG und mit GSM-R (Digitalfunk) ausgestattet. Im Bereich des Bahnübergangs Bahn-km 7,682 ist die Strecke eingleisig und wird mit 120 km/h befahren, bei einer Streckenklasse D4 mit einer zulässigen Achslast von 22,5 t. Der Bahnübergang befindet sich im freien Streckenabschnitt zwischen den Betriebsstellen Bahnhof (Bf) Breyell und Bf Kaldenkirchen.

Auf dem Gebiet der Stadt Nettetal wird die Strecke außerhalb der geschlossenen Ortschaft von dem unbefestigten Wirtschaftsweg „Lenzenweg“ höhengleich gekreuzt. Der Weg befindet sich im Besitz und Straßenbaulastträgerschaft der Stadt Nettetal und ist nach deren Aussage nicht öffentlich gewidmet.

Der Bahnübergang Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“ wird derzeit durch eine fernüberwachte Lichtzeichenanlage Lz-FÜ (BUES2000, Aufsteller Scheidt & Bachmann, Inbetriebnahme 2005) mit vier Lichtzeichen inkl. Andreaskreuzen sowie Läutwerk gesichert. Schranken oder Halbschranken sind im Bestand nicht vorhanden. Die Überwachung erfolgt durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter (öZF) Kaldenkirchen im elektronischen Stellwerk (ESTW) Krefeld.

Die Gleiseindeckung im Bahnübergangsbereich ist mit einer elastomeren BÜ-Befestigung (innoStrail) ausgeführt. Es sind 7 Innenplatten und 2 x 7 Außenplatten mit einer Befestigungsbreite von insgesamt 6,30 m vorhanden. Die Anschlussbereiche bis an den unbefestigten Wirtschaftsweg sind bituminös ausgeführt. Im BÜ-Bereich ist die Oberbauform W60-1588-B70 vorhanden.

Im BÜ-Bereich befinden sich Telekommunikations- (TK) Kabelanlagen und Kabeltrassen. Über diese Kabel laufen diverse Verbindungen der Leit- und Sicherungstechnik (LST), TK und Dritter. Entlang der Strecke verläuft bahnlinks ein Betonkabelkanal.

Die Fahrbahnbreite des kreuzenden Wirtschaftswegs beträgt im Bestand zwischen 3,10 m und 4,00 m. Seitenwege innerhalb des 27 m Räumbereichs oder separate Geh- und Radwege sind nicht vorhanden.

## Aufhebung

BÜ Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“, Strecke 2510

Das Befahren des Wirtschaftswegs ist für Kraftfahrzeuge mittels Verkehrszeichen (VZ) 260 verboten, ausgenommen Land- und Forstwirtschaftlicher Verkehr (VZ 1026-38). Die zugelassene Geschwindigkeit auf dem Wirtschaftsweg ist im BÜ-Bereich mittels VZ 274-30 auf 30 km/h begrenzt. Die straßenverkehrsmäßige Ankündigung des Bahnübergangs erfolgt durch das VZ 151 (Bahnübergang).

Im BÜ-Kreuzungsbereich sind Fahrbahnbegrenzungslinien auf der Gleiseindeckung und den Anschlussbereichen markiert. Im weiteren Verlauf des unbefestigten Wirtschaftswegs sind keine weiteren Fahrbahnmarkierungen aufgebracht.

Gemäß Verkehrszählung von März 2023 ist der Verkehr am Bahnübergang mit 36 Kfz/Tag nach §11 Abs. 13 EBO als *schwach* einzustufen. Durchschnittlich konnten 7 Fußgänger und 16 Fahrradfahrer pro Tag erfasst werden.

Der vorhandene Zustand am BÜ Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“ lässt sich wie folgt beschreiben:

◆ Streckencharakteristik:	Hauptbahn, eingleisig, elektrifiziert
◆ Vorhandene Sicherung:	Lz-FÜ (BUES2000), IBN 2005 4 x Lichtzeichen mit Andreaskreuzen Läutwerk
◆ Zugehöriges Stellwerk	ESTW Krefeld özF Kaldenkirchen
◆ zul. Geschwindigkeit:	120 km/h
◆ Bremsweg:	1.000 m
◆ Zugverkehr:	117 Züge/Tag SPFV: 12 Züge/Tag SPNV: 42 Züge/Tag SGV: 63 Züge/Tag  Für das Jahr 2030 wird eine Erhöhung der Zugzahlen auf 158 Züge/Tag prognostiziert (+35%).
◆ Leistungstonnen pro Tag:	54.795 t/Richtung  Für das Jahr 2030 wird eine Erhöhung der Leistungstonnen auf 82.192 t/Tag und Richtung prognostiziert.
◆ In der Nähe befindliche Bahnhöfe:	Bf Breyell Bf Kaldenkirchen
◆ Nachbar-BÜ:	BÜ Bahn-km 14,140 „Heier Weg“ (BUES2000 – LzH-HP) BÜ Bahn-km 16,041 „Am Königsbach“ (EBÜT 80 – LzH-Fü)
◆ Vorhandene BÜ-Befestigung:	elastomer (innoStrail) 7 Innenplatten, 2 x 7 Außenplatten bituminöse Anschlussbereiche
◆ Vorhandene BÜ-Befestigungsbreite:	6,30 m
◆ Vorhandener Oberbau:	W60-1588-B70
◆ Energieversorger (EVU):	vorhanden, ZAS am BÜ Schalthaus
◆ TK – Technik:	GSM-R vorhanden

Aufhebung  
BÜ Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“, Strecke 2510

---

◆ Straßenart:	Wirtschaftsweg, unbefestigt, nicht öffentlich gewidmet
◆ Einstufung der Straßenverkehrsstärke: (gem. §11 Abs. 13 EBO)	schwach, 36 Kfz/Tag, Verkehrszählung März 2023
◆ Straßenbreite vor und hinter dem BÜ:	zwischen 3,10 m und 4,00 m
◆ Angenommene Höchstgeschwindigkeit Straße:	30 km/h (VZ 274-30)
◆ Zustand der Andreaskreuze:	ausreichend
◆ Zustand der Mittellinienmarkierung:	nicht vorhanden
◆ Zustand der Haltebalken:	nicht vorhanden
◆ Zustand der Randmarkierungen:	nicht ausreichend
◆ Vorh. Seitenwege innerhalb der Räumstrecke:	nein
◆ Vorh. Rad- oder Fußwege über den BÜ:	nein

## **5. Beschreibung des geplanten Zustandes**

### **5.1 Bahnübergangssicherungsanlage**

Der technisch gesicherte Bahnübergang Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“ wird aufgehoben. Die vorhandene Bahnübergangssicherung mit vier Lichtzeichen inkl. Andreaskreuzen und einer Fußgängerakustik sowie die Gleisschaltmittel im Kreuzungsbereich und auf der Strecke werden vollständig zurückgebaut.

Die Fahrzeugsensoren für die Einschaltung aus Richtung Boisheim werden durch die ESTW-Außeneinheit (ESTW-A) Boisheim fahrstraßenabhängig wirksam geschaltet. Diese Wirksamkeitsschaltung sowie die Fernüberwachung im ESTW-A Boisheim wird zurückgebaut und die Software in der ESTW-Zentrale (ESTW-Z) Krefeld angepasst.

Das Rechteck-Betonschaltheus im II. Quadranten wird einschließlich der gepflasterten Zufahrt, dem Schutzgeländer und aller nicht mehr benötigter Kabelverbindungen abgebrochen und fachtechnisch entsorgt.

Die im Schaltheus aufgelegten 20x4x1,4 Signalkabel S5020 (eingehend) und S5030 (abgehend) werden zurückgebaut und durch ein neues, durchgehendes 20x4x1,4 Signalkabel zwischen den Kabelschrank (KS) 5020 in Bahn-km 14,550 und KS5030 in Bahn-km 15,266 ersetzt, um einen weiteren Kabelschacht oder eine weitere Muffe in der Streckenverkabelung zu verhindern.

### **5.2 Tiefbauarbeiten**

Die bituminös befestigten Anschlussbereiche an die BÜ-Befestigung beiderseitig der Strecke werden auf einer Fläche rund 20 m<sup>2</sup> abgebrochen. Gleiches gilt für die unbefestigten Straßenanschlüsse auf einer Fläche von etwa 45 m<sup>2</sup>. Die entsiegelten Wegbereiche werden mit Oberbodenmaterial angedeckt und begrünt.

Um ein versehentliches Einfahren in den Gleisbereich des zurückgebauten Bahnübergangs zu verhindern wird beiderseitig der Strecke jeweils ein Erdwall (Höhe 0,70 m, Neigung 1:1,5) als natürliche Begrenzung aufgeschüttet und mit Rasensaat begrünt. Hierbei wird die geplante Zweigleisigkeit der Strecke berücksichtigt (siehe Punkt 6) und der südwestliche Erdwall entsprechend außerhalb des anzunehmenden Lichttraumprofils errichtet.

### 5.3 Beschilderung und Markierung

Die vorhandene Straßenbeschilderung:

2 x VZ 151 (Bahnübergang)

2 x VZ 274-30 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h)

wird zurückgebaut.

Vor den Erdwällen werden im Straßenbereich als zusätzliche Absperrung zum Gleis Absperrschranken (VZ 600-34) aufgestellt.

Darüber hinaus wird eine Beschilderung mit VZ 357 (Sackgasse) und dem Zusatzzeichen 1008-34 (Keine Wendemöglichkeit) aufgestellt.

Die Beschilderungen werden, wie in Unterlage 7.2 dargestellt, gemäß verkehrsbehördlicher Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Stadt Nettetal vom 27.09.2024 hergestellt.

### 5.4 BÜ-Befestigung/ Oberbauarbeiten

Die vorhandene elastomere BÜ-Befestigung (innoStrail) aus 7 Innenplatten und 2 x 7 Außenplatten inklusive Auflagerbord wird ausgebaut und fachtechnisch entsorgt. Der Regelquerschnitt der Bahn wird unter Berücksichtigung der Kabellage wieder hergestellt.

Im BÜ-Bereich ist die Oberbauform W60-1588-B70 vorhanden. Im Zuge der Umbauarbeiten am Bahnübergang werden neue B70 Schwellen eingebaut.

Zusammengefasst sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

- 8 m (13 Stück) B70 Schwellen unter vorhandener Schiene ausbauen und fachgerecht entsorgen
- 8 m (13 Stück) neue B70 Schwellen unter vorhandener Schiene einbauen
- Schwellenfächer freimachen, wieder andecken, Schotter ergänzen und soweit erforderlich Stopfarbeiten per Hand, gegebenenfalls Kleineisenwechsel
- Soll/Ist-Vergleich

### 5.5 Elektrotechnische Anlagen

Im Zuge der Aufhebung wird die Einspeisung und die Zähleranschlusssäule fachgerecht zurückgebaut und bei dem örtlichen Verteilernetzbetreiber abgemeldet.

### 5.6 Telekommunikationsanlagen

Die Strecke 2510 Viersen – Kaldenkirchen (DB-Grenze) ist mit GSM-R Technik ausgestattet. Im Bereich des Bahnübergangs sind folgende TK-Kabel vorhanden: F-Kabel F3240 46“, Fb-Kabel und LWL-Kabel F6224. Ein gegebenenfalls vorhandener F-Kabelstich ins BSH wird fachgerecht bis zur Muffe zurückgebaut.

### 5.7 Oberleitungsanlagen

Die OL-Anlage ist aus dem Jahr 1968 und nach der Regelbauart Re160 verwirklicht. Im Umbaubereich befindet sich keine OSE-Kabel.

Die aktuelle Fahrdrathöhe der Oberleitung von 5,89 m (Viersen-Kaldenkirchen) und 5,91 m (Kaldenkirchen-Viersen) ist bei der Aufhebung des Bahnübergangs auf Regelfahrdrathöhe (Re160s / 5,50 m) einzuregulieren. Neben dem Brückenfeld sind auch die Übergangs- und Mittelfelder auf Regelfahrdrathöhe zu regulieren.

Die Masten 14-28 und 15-2 stehen mindesten 10 m vom Bahnübergang entfernt. Somit ist nicht zu rechnen, dass die Standsicherheit der Masten beeinträchtigt wird.

## **6. Tangierende Planungen**

Die DB InfraGO AG plant den betroffenen Streckenabschnitt Kaldenkirchen – Dülken zweigleisig auszubauen. Da eine feste Umsetzungsabsicht seitens des Bundestags jedoch noch nicht kommuniziert worden ist, liegen weder entsprechende Planunterlagen noch ein konkreter Termin für die Umbaumaßnahme vor. In Abstimmung mit der Projektleitung wird im Rahmen der Aufhebung des Bahnübergangs „Lenzenweg“ davon ausgegangen, dass das neue Gleis bahnlinks in einem regelkonformen Abstand von 4,50 m zum bestehenden Gleis verlegt wird.

## **7. Temporär zu errichtende Anlagen**

Als Baustelleneinrichtungsflächen wird ein 38 m<sup>2</sup> großer Abschnitt des unbefestigten Wirtschaftswegs südwestlich des Bahnübergangs verwendet (siehe Unterlage 7.4):

- Stadt Nettetal: Gemarkung Kaldenkirchen, Flur 19, Flurstücks-Nr.: 508

Die Anbindung der Baustelle erfolgt über das vorhandene Wegenetz. Nach Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen werden die Baustelleneinrichtungsflächen in einem sauberen und ordnungsgemäßen Zustand verlassen. Alle benutzten Straßen, Wege und Grundstücke werden während der gesamten Bauzeit in einem einwandfreien, verkehrssicheren Zustand gehalten. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die benutzten Straßen wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt.

## **8. Baudurchführung**

Die Umbaumaßnahme am Bahnübergang Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“ wird voraussichtlich im Jahr 2028 durchgeführt. Die Dauer der Baumaßnahme wird so kurz wie möglich gehalten. Bauzeitlich erforderliche Straßensperrungen sind mindestens 4 Wochen vor Baubeginn bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

Erforderliche Sperrpausen für den Bahnbetrieb werden vor Einrichtung des Vorlaufbetriebs beantragt. Baubetriebliche Anmeldungen für Kabelverlegearbeiten und bautechnische Arbeiten im BÜ-Kreuzungsbereich werden bei den zuständigen Stellen der DB InfraGO AG eingereicht.

Der Bahnübergang wird bei Baubeginn gesperrt. Die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke beidseitig des Bahnübergangs wird gewährleistet. Baubeginn und Sperrzeiten für den Kfz-Verkehr werden den betroffenen Behörden rechtzeitig mitgeteilt. Vor Beginn der Baumaßnahmen wird durch den Baubetrieb eine straßenrechtliche Anordnung der zuständigen Verkehrsbehörde eingeholt.

## **9. Zusammenfassung der Belange des Umweltschutzes**

### **9.1 Betroffene Fachrechte**

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) §§ 5 ff (UVP Vorprüfung)
- Bundesnaturschutzgesetz §§14ff (Eingriffsregelung)
- Bundesnaturschutzgesetz § 44 Abs. 1 (besonderer Artenschutz)



Aufhebung  
BÜ Bahn-km 15,030 „Lenzenweg“, Strecke 2510

---

- Bundesnaturschutzgesetz § 34 (FFH-Verträglichkeit)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge, Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm)

## 9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

### 001\_V – bauzeitlicher Baumschutz

Zur Vermeidung von mechanischen Beschädigungen sind Gehölze durch Maßnahmen nach DIN 18920, 4.6 und 4.12 zu schützen:

Zum Schutz gegen mechanische Schäden ist der Wurzelbereich der Bäume (Kronentraufbereich zzgl. 1,5 m) durch eine feste Absperrung vor Befahren und Benutzung zu schützen.

### 004\_V – Entsiegelung und Gras-Kraut-Ansaat

Saumflächen werden mit einer RegioZert-Saatgutmischung Feldrain und Saum UG2 - Westdeutsches Tiefland mit unterem Weserbergland - eingesät.

## Lärm

Eine Baulärmuntersuchung hat ergeben, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an allen betrachteten Immissionsorten eingehalten werden. Mit Immissionsrichtwert-überschreitungen ist demnach nicht zu rechnen.

Für den Fall, dass Bautätigkeiten zur Nachtzeit erforderlich werden, wurde auch dieses Szenario untersucht. Auch hier werden die Immissionsrichtwerte eingehalten.

Dennoch werden folgende Schutzmaßnahmen präventiv umgesetzt, um bauzeitlich auftretende Lärmimmissionen gemäß den anerkannten Regeln der Technik auf das Mindestmaß zu reduzieren:

1. Der Einsatz „**leiser**“ **Baumaschinen** wird im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, bei der Planung und Organisation des Bauablaufes sowie bei der Baudurchführung berücksichtigt. Die zum Einsatz kommenden Baugeräte und -maschinen werden der 32. BImSchV sowie der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen. Dies gilt auch für Baugeräte und -maschinen, die vor dem Inkrafttreten vorgenannter Regelwerke in Betrieb genommen wurden.
2. Der Einsatz „**lärmarmer**“ **Bauverfahren** findet im Zuge der Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, bei der Planung und Organisation des Bauablaufes sowie bei der Baudurchführung Berücksichtigung.
3. Die **regelmäßige Wartung der Baugeräte und -maschinen** wird vor Ort durchgeführt. Durch den ordnungsgemäßen Zustand werden beispielsweise zusätzliche Störgeräusche vermieden.
4. Im Zuge der Maßnahme wird auf eine **Rottenwarnanlage verzichtet**. Die Baustelle wird mittels Sicherungsposten bahnseitig gesichert.
5. Im Vorfeld der Maßnahme werden die vor Ort tätigen Mitarbeiter über „**lärmarmes**“ **Verhalten** eingewiesen. Vor allem wird darauf hingewiesen, dass unnötige Leerlaufzeiten von Baugeräten und -maschinen zu vermeiden ist. Die Einhaltung wird durch regelmäßige Kontrollen durch die örtliche Bauüberwachung überprüft.

6. Im Vorfeld der Bautätigkeit werden die betroffenen Anwohner rechtzeitig über besonders lärmintensive Bautätigkeiten und deren Auswirkungen (Schallpegel, Dauer) informiert. Die **Information der Anwohner** erfolgt per Infolyer über Posteinwurf. Dem Infolyer sind u.a. auch allgemeine Informationen über das Vorhaben sowie Telefonnummern der vor Ort zuständigen Mitarbeiter zu entnehmen.

### **9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen**

Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen sind nicht erforderlich.

### **9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange**

#### **9.4.1 Auswirkungen auf die Schutzgüter im Sinne der Eingriffsregelung gemäß § 13 ff. BNatSchG**

##### **Biotope**

##### Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Anlagebedingt werden durch Rückbau der Anlagen Flächen entsiegelt. Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der betroffenen Flächen in Verbindung mit einer hohen Wirkungsintensität ergeben sich keine Beeinträchtigungen.

Vielmehr entstehen durch die Entsiegelung Entwicklungspotentiale für den Biotoptyp 39.03.02 - Sonstige krautige und grasige Säume und Fluren der offenen Landschaft – in einem Umfang von 64 m².

##### Baubedingte Beeinträchtigungen

Baubedingt werden lediglich die vom Rückbau betroffenen Bereiche genutzt. Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

Bauzeitlich besteht ein Beeinträchtigungsrisiko für die an das Baufeld angrenzenden Gehölzbestände infolge mechanischer Beschädigung (Konflikt B1). Aus einer mittleren Funktionsbedeutung in Verbindung mit einer mittleren Wirkungsintensität ergäbe sich bei Eintritt der Wirkung eine erhebliche Beeinträchtigung.

##### Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingt sind keine Biotopbeeinträchtigungen zu erwarten.

##### **Pflanzen**

Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der betroffenen Flächen in Verbindung mit einer hohen Wirkungsintensität ergeben sich keine Beeinträchtigungen. Vielmehr wird durch die Flächenentsiegelung die Entwicklung von Pflanzenstandorten – wenn auch in geringem Maße – positiv beeinflusst.

##### **Tiere**

Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der betroffenen Flächen in Verbindung mit einer hohen Wirkungsintensität ergeben sich keine Beeinträchtigungen. Vielmehr wird durch die Flächenentsiegelung die Entwicklung neuer Lebensräume – wenn auch in geringem Maße – positiv beeinflusst.

**Boden**

Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der betroffenen Flächen in Verbindung mit einer hohen Wirkungsintensität ergeben sich keine Beeinträchtigungen. Vielmehr wird durch die Flächenentsiegelung die Bodenbildung – wenn auch in geringem Maße – positiv beeinflusst.

**Wasser**Oberflächengewässer

Aufgrund fehlender Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Grundwasser

Anlagebedingt werden durch Rückbau der Anlagen Flächen entsiegelt. Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der betroffenen Flächen in Verbindung mit einer hohen Wirkungsintensität ergeben sich keine Beeinträchtigungen.

Vielmehr wird durch die Flächenentsiegelung die Grundwasserneubildung – wenn auch in sehr geringem Maße – positiv beeinflusst.

Eine Beeinflussung des Grundwasserkörpers kann nicht erwartet werden.

Eine negative Beeinflussung des mengenmäßigen oder chemischen Zustands ist nicht zu erwarten.

Das Vorhaben nimmt keinen Einfluss auf die Bewirtschaftungsziele.

**Klima/Luft**

Anlagebedingt werden durch Rückbau der Anlagen Flächen entsiegelt. Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der betroffenen Flächen in Verbindung mit einer hohen Wirkungsintensität ergeben sich keine Beeinträchtigungen.

Vielmehr werden durch die Flächenentsiegelung die Klimafunktionen – wenn auch in sehr geringem Maße – positiv beeinflusst.

**Landschafts- und Ortsbild**

Anlagebedingt werden durch Rückbau der Anlagen Flächen entsiegelt. Aufgrund der sehr geringen Bedeutung der betroffenen Flächen in Verbindung mit einer hohen Wirkungsintensität ergeben sich keine Beeinträchtigungen.

Vielmehr wird durch die Flächenentsiegelung und insbesondere durch den Rückbau der Hochbauten das Landschaftsbild – wenn auch in sehr geringem Maße – positiv beeinflusst.

**9.4.2 Auswirkungen durch Baulärm**

Im Zuge der Baumaßnahme kommt es durch den Einsatz diverser Baumaschinen und Bautätigkeiten zu vorübergehenden baubedingten Schallimmissionen.

Die Baumaßnahmen beschränken sich größtenteils auf Abbrucharbeiten von Betonfundamenten und Asphaltbefestigungen sowie Erdarbeiten. Der eingesetzte Zweiwegelbagger wird insbesondere bei den kleinflächigen Abbrucharbeiten nur punktuell und zeitlich begrenzt eingesetzt, um die auftretenden Schallimmissionen so gering wie möglich zu halten.

Besonders lärmintensive Bautätigkeiten (wie z.B. Rammen) werden nicht durchgeführt. Die nächstgelegene Wohnbebauung liegt rund 300 m vom Vorhaben entfernt auf der Westseite der Bahnstrecke. In Bezug auf den entstehenden Baulärm werden die unter Punkt 9.2 aufgeführten Schutzmaßnahmen präventiv umgesetzt, um bauzeitlich auftretende Lärmimmissionen gemäß den anerkannten Regeln der Technik auf das Mindestmaß zu reduzieren.

## **9.5 Rechtliche Bewertung**

### **9.5.1 Aussagen zur UVP-Pflicht**

Das Vorhaben ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht UVP-pflichtig. Das Vorhaben besteht aus einem vollständigen Rückbau eines Bahnübergangs. Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG sind nicht zu erwarten.

### **9.5.2 Ergebnis der Eingriffsregelung gem. § 13 ff BNatSchG**

#### **Ergebnis des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags**

Zur Ermittlung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen wurde ein separater artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt.

Die Prognose der möglichen Betroffenheiten hat ergeben, dass keine Verbotverletzungen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten sind. Das Vorhaben ist somit mit den Zielen des besonderen Artenschutzes vereinbar.

#### **Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung**

Die Prognose der möglichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Natura 2000-Gebiete im Umfeld des Vorhabens hat ergeben, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ausgeschlossen werden können. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ist im vorliegenden Fall nicht erforderlich.

## **9.6 Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten gem. BNatSchG / Landesgesetz**

Eine Beeinträchtigung des Schutzzwecks oder der Schutzziele des Naturparks Naturpark Maas-Schwalm-Nette (NTP-011) ist aufgrund der grundsätzlich positiven Effekte auf Natur, Landschaft und Umwelt des Vorhabens nicht zu erwarten.

Bauzeitlich besteht ein Beeinträchtigungsrisiko für die an das Baufeld angrenzenden und als geschützter Landschaftsbestand GLB02 festgesetzten bzw. als Biotopverbundfläche VB-D-4603-023 ausgewiesenen Gehölzbestände infolge mechanischer Beschädigung (Konflikt B1). Aus einer mittleren Funktionsbedeutung in Verbindung mit einer mittleren Wirkungsintensität ergäbe sich bei Eintritt der Wirkung eine erhebliche Beeinträchtigung.

Zur Vermeidung der erheblichen Beeinträchtigungen ist die Maßnahme 001\_V – bauzeitlicher Baumschutz – vorgesehen.

### **9.6.1 Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG und Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie**

Betroffenheiten von gesetzlich geschützten Biotopen nach § 30 BNatSchG und Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie sind nicht zu erwarten.

#### **Denkmalschutz**

Belange des Denkmalschutzes sind nicht betroffen.

#### **Wald**

Belange nach Bundes- bzw. Landeswaldgesetz sind nicht betroffen.

### **9.6.2 Ergebnis der Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL umgesetzt in den §§ 27 bis 31 sowie § 47 WHG**

Das Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar.

## **10. Weitere Rechte und Belange**

### **10.1 Grunderwerb**

Anfallende Bauarbeiten werden auf den im Folgenden aufgeführten Grundstücken durchgeführt:

<b>Eigentümer</b>	<b>Gemarkung</b>	<b>Flur</b>	<b>Flurstücks-Nr.</b>
DB InfraGO AG	Breyell	29	54, 55
	Kaldenkirchen	16	99
Stadt Nettetal	Breyell	29	42
	Kaldenkirchen	19	508

Für die geplante Baumaßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich. Alle anfallenden Baumaßnahmen werden ausschließlich auf Flächen der DB InfraGO AG oder des Straßenbaulastträgers durchgeführt.

Die Stadt Nettetal wurde angeschrieben und hat ihre Zustimmung zur Planung und der Inanspruchnahme ihrer Flächen erteilt.

### **10.2 Kabel und Leitungen**

Im Rahmen der Planung wurden von Versorgungsunternehmen Auskünfte zum vorhandenen Kabel- und Leitungsbestand eingeholt. Aufgrund der Ungenauigkeit der von den Versorgungsunternehmen übergebenen Unterlagen, trägt die Darstellung nur informativen Charakter. So sind die Eintragungen hinsichtlich Leitungslage und -tiefe gemäß Leitungsauskunft des jeweiligen Betreibers unverbindlich.

Vor Baubeginn werden erneut Leitungsanfragen bei den zuständigen Betreibern gestellt und die Einbauhinweise und Kabelmerkblätter berücksichtigt. Zuständig für die verschiedenen Versorgungs- und Kommunikationsleitungen in der Stadt Viersen sind die nachfolgend aufgeführten Betriebe:

Telekommunikation: Deutsche Telekom Technik GmbH,  
Landgrabenweg 151, 53227 Bonn

Kabel: Vodafone NRW GmbH  
Michael-Schumacher-Straße 1, 50170 Kerpen

Wasserver- und -entsorgung: Stadtwerke Nettetal GmbH  
Leutherstraße 25, 41334 Nettetal

Strom, Gas: Stadtwerke Nettetal GmbH  
Leutherstraße 25, 41334 Nettetal

### **10.3 Straßen und Wege**

Eigentümer und Baulastträger des die Eisenbahnstrecke kreuzenden Wirtschaftsweges ist:

Stadt Nettetal  
Doerkesplatz  
41334 Nettetal

## 10.4 Kampfmittel

Der Stellungnahme des Kampfmittelbeseitigungsdienstes der Bezirksregierung Düsseldorf vom 24.09.2024 zufolge, liefert eine Auswertung von Luftbildern aus den Jahren 1939 – 1945 und anderer historischer Unterlagen Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe im Umfeld des Bahnübergangs. Eine Überprüfung des Baubereichs auf Kampfmittel ist jedoch gemäß der Stellungnahme beigefügten Karte nicht erforderlich. Werden bei Erdarbeiten dennoch Kampfmittel (z.B. Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden, werden umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelräumdienst der Bezirksregierung Düsseldorf benachrichtigt.

## 10.5 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Die alten Sicherungsanlagen werden komplett ausgebaut (4 x Lichtzeichen mit Andreaskreuz, 1 x Fußgängerakustik, Gleisschaltmittel, Tasten und Kontakte, Rechteck-Betonschaltheus inklusive EVU-Anschluss). Die LST-Wertstoffe werden gemäß der Richtlinie „LST-Restbaustoffe“ dem Signalwerk Wuppertal zwecks einer Wiederverwertung zugeführt.

Gemäß Stellungnahme des Altlasten- und Entsorgungsmanagements der Bahn vom 03.08.2021 befinden sich im Umbaubereich des Bahnübergangs keine Altlastverdachtsflächen oder Kontaminationsflächen mit Gefährdungspotential.

Unter Beachtung der DB-Richtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen Planen, Durchführen, Abnehmen, Dokumentieren und Abschießen“ wurde projektbegleitend ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK-Kurzkonzept) gemäß Handbuch BoVEK erarbeitet.

Im Zusammenhang mit den Umbauarbeiten am BÜ fallen Bodenaushub, Asphalt und Beton an. Der Umgang mit den Abfällen erfolgt nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), insbesondere unter der Beachtung des Grundsatzes der Vorrangigkeit der Verwertung vor einer Beseitigung von Abfällen.

Während der Bauausführung wird das gesamte anfallende Aushub- und Abbruchmaterial auf der BE-Fläche in Haufwerken bereitgestellt und nach den gültigen Rechtsgrundlagen beprobt. Aus der jeweiligen Deklarationsanalyse ergeben sich die Einstufungen des Abfalls und die entsprechenden Verwertungs- bzw. Entsorgungswege.

Der Verwertungs- und Entsorgungsvorgang, sowohl für gefährlichen als auch für nicht gefährlichen Abfall, wird durch das elektronische Abfallnachweisverfahren (eANV) dokumentiert. Sollten sich bei den Untersuchungen gefährliche Abfälle ergeben, wird die untere Bodenbehörde gem. §2 Abs.1 des Landesbodenschutzgesetzes davon in Kenntnis gesetzt.

Entsorgung von Abfällen ist definiert und verankert in der Konzernrichtlinie 809 „Infrastrukturmaßnahmen planen, durchführen, abnehmen, dokumentieren und erschließen“ (Ril 809).

## 10.6 Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien

Gemäß dem am 29.12.2023 in Kraft getretenen § 11a AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) sollen bei Bau oder Änderung von Eisenbahnanlagen zur Förderung der Klimaziele des Bundes Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird. Diese Bestimmung zielt darauf ab, die Errichtung von Projekten zur erneuerbaren Energieerzeugung zu erleichtern.

Im Ergebnis der Überprüfung sind innerhalb dieses lokal begrenzten Vorhabens weder Freiflächen noch Dachflächen in einer ausreichenden Größe vorhanden, um erneuerbare Energiequellen in geeigneter Weise zu errichten.

## **11. Zustimmungen und Genehmigungen**

Die DB InfraGO und der Straßenbaulastträger sind sich über das Beseitigungserfordernis des Bahnübergangs einig. Die Stadt Nettetal hat dem Umfang der Baumaßnahme zugestimmt (19.11.2024).

Eine verkehrsbehördliche Anordnung der Markierung und Beschilderung erfolgte durch die Verkehrsbehörde Stadt Nettetal (27.09.2024).

Die Untere Naturschutzbehörde Kreis Viersen hat dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag zugestimmt (16.06.2025)

**12. Abkürzungen**

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALV	Anlagenverantwortlicher
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BSH	Betonschaltheus
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BUES2000	elektronische Bahnübergangstechnik der Firma Scheidt & Bachmann, Baujahr 2000
eANV	elektronische Abfallnachweisverfahren
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESTW	elektronisches Stellwerk
ESTW-A	elektronisches Stellwerk Außeneinheit
EVU	Energieversorger
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GSM-R	Global System for Mobile Communication – Rail (Digitalfunk)
Hp	Haltepunkt
IBN	Inbetriebnahme
IP	Innenplatten
Kfz	Kraftfahrzeug
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
KS	Kabelschrank
LST	Leit- und Sicherungstechnik
MobSi	Mobile Sicherungsanlage
özF	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
OSE	Ortssteuereinrichtung
Ril	Richtlinie
Ril 809	Richtlinie Infrastrukturmaßnahmen realisieren, Ausgabe 06/2021
SLP	Schnellläuferprogramm
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TA	Technische ANleitung
TK	Telekommunikation
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VZ	Verkehrszeichen
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
ZAS	Zähleranschluss säule