

Inhaltsverzeichnis

1	Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens	2
1.1	Geplante Baumaßnahme	2
1.2	Einordnung der Lage der Baumaßnahme.....	2
1.3	Verwaltung	3
2	Planrechtfertigung – Anlass des Bauvorhabens	3
2.1	Begründung der Baumaßnahme	3
2.2	Rechtsgrundlagen	3
3	Varianten und Variantenvergleich.....	3
4	Beschreibung des vorhandenen Zustandes	5
4.1	Allgemein	5
4.2	Bahnübergang 22,3.....	5
5	Beschreibung des geplanten Zustandes	6
5.1	Bahnübergang 22,3.....	6
6	Tangierende Planungen.....	8
7	Temporär zu errichtende Anlagen	8
7.1	Baustelleneinrichtung	8
8	Baudurchführung.....	8
9	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	10
9.1	Betroffenes Fachrecht	10
9.2	Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung.....	11
9.3	Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen .	13
9.4	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange	14
9.5	Rechtliche Bewertung	17
10	Weitere Rechte und Belange	19
10.1	Grunderwerb	19
10.2	Kabel und Leitungen	19
10.3	Straßen und Wege	19
10.4	Kampfmittel	19
10.5	Entsorgung von Aushub und Abbruchmaterial	20
10.6	Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien	20
11	Abkürzungen	21

1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens

1.1 Geplante Baumaßnahme

Die vorliegende Genehmigungsplanung beantragt im Abschnitt "Neuwarendorf" die Auflassung eines nicht technisch gesicherten Bahnübergangs, km 22,365. Der Bahnübergang befindet sich an der Strecke 2013 im Bundesland Nordrhein-Westfalen, Kreis Warendorf auf dem Gebiet der Stadt Warendorf. Der Bahnübergang verbindet die südlich der Bahnstrecke gelegenen landwirtschaftlichen Flächen und Hofstellen mit der Bundesstraße sowie die links der Bahnstrecke gelegenen landwirtschaftlichen Flächen und Hofstellen. Als Bestandteile der Beseitigung des Privatweg-Bahnübergangs erfolgen unter anderem der Rückbau der Bahnübergangsbefestigung, die Errichtung der Leitplanke und des Zaunes außerhalb des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zu Lasten der DB InfraGO AG.

1.2 Einordnung der Lage der Baumaßnahme

Die Strecke 2013 Münster (Westfalen) Hauptbahnhof – Rheda-Wiedenbrück („Wareндorfer Bahn“) beginnt im Bahnhof Münster und führt über Telgte, Warendorf, Beelen, Clarholz und Herzebrock auf einer Länge von circa 50 km nach Rheda-Wiedenbrück. Die Strecke gehört zum Regionalbereich West, Netz Hamm. Die Strecke ist im betreffenden Abschnitt eingleisig und nicht elektrifiziert.

Im Abschnitt Neuwarendorf wird die Strecke zwischen Telgte und Warendorf derzeit täglich von durchschnittlich 20 Zugpaaren im Schienenpersonennahverkehr befahren. In diesem Streckenabschnitt ist kein Fernverkehr vorhanden, planmäßiger Güterverkehr findet derzeit ebenfalls nicht statt. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt perspektivisch 100 km/h, die örtlich zulässige Geschwindigkeit beträgt 60 km/h. Der betrachtete Streckenabschnitt befindet sich zwischen den Betriebsstellen Bahnhof Telgte und dem Bahnhof Warendorf. Folgende Streckenparameter sind vorgegeben:

- Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Münster - Warendorf: 60 km/h
- Streckenklasse CE
- Bremsweg: 400 m
- Streckenblock (Elektronisches Stellwerk-Zentralblock) und Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB 90)
- Ausrüstung mit Global System for Mobile Communication - Rail
- keine Transeuropäische Netze (TEN)-Strecke

Auf nördlicher Seite verläuft in unmittelbarer Parallellage zur Bahnstrecke die Bundesstraße 64 des Straßenbaulastträgers Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW). Die an den Bahnübergängen kreuzenden Straßen und Wege sind in privatem Eigentum. Gemäß zur Verfügung stehender Angaben von Straßen.NRW liegen auf den Straßen folgende Verkehrsbelastungen vor (Stand Juli 2015):

- Bundesstraße 64: 9.023 Kraftfahrzeuge / 24 Stunden

Die Bundesstraße verfügt auf der nördlichen Seite über einen straßenbegleitenden Geh- und Radweg. Weiterhin bestehen Zufahrten von den zuführenden Wegen und Grundstücken zur Bundesstraße.

1.3 Verwaltung

Bundesland:	Nordrhein-Westfalen
Landkreis:	Warendorf
Gemeinde:	Gemeinde Warendorf
Straßenbaulastträger:	Straßen.NRW

2 Planrechtfertigung – Anlass des Bauvorhabens

2.1 Begründung der Baumaßnahme

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden im Streckenabschnitt Neuwarendorf der Strecke 2013 Münster (Westfalen) Hauptbahnhof – Rheda-Wiedenbrück insgesamt fünf nicht technisch gesicherte Bahnübergänge beseitigt. Der Bahnübergang 22,3 ist nicht mehr erforderlich, da das bestehende Grundstück durch den geplanten Ersatzweg an den Bahnübergang Allendorf bei Kilometer 21,625 angeschlossen wird.

2.2 Rechtsgrundlagen

Der Vorhabenträger ist die DB InfraGO AG. Die zuständige Behörde für den Erlass einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung für eine Plangenehmigung bzw. Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). In diesem Fall ist die Außenstelle in Essen zuständig:

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen

Hachestraße 61

45127 Essen

3 Varianten und Variantenvergleich

Im Rahmen der Gesamtmaßnahme „Neuwarendorf“ wurden in der Vorplanung folgende sechs Varianten untersucht:

3.1 Beibehaltung des Status Quo

Aufgrund der Parallellage von Straße und Bahnstrecke bei gleichzeitig hohen Straßenverkehrsstärken, fehlenden Aufstell- und Räumstrecken und daraus resultierenden teilweise ungünstigen Sichtverhältnissen kam es in der Vergangenheit auf der Bahnstrecke 2013 an den nicht technisch gesicherten Bahnübergängen zu Unfällen durch Kollisionen von Zügen mit Straßenverkehrsteilnehmern.

Neben dem erhöhten Unfallpotential an diesen Bahnübergängen beeinflussen die Querungsstellen die Verkehrsabläufe auf Straße und Schiene ungünstig. Die über die Bahnübergänge geführten Straßen, Wege und Grundstückszufahrten münden bahnlinks in die Bundesstraße 64 und sind dieser untergeordnet. Aufgrund dieser Vorfahrtsregelung sowie fehlender Aufstellflächen und Abbiegefahrstreifen kann eine gefahrlose Räumung des Bahnübergangs nicht gewährleistet werden. Die Streckengeschwindigkeit des Schienenverkehrs muss aufgrund der unzureichenden Sichtverhältnisse und der nicht vorhandenen technischen Sicherung reduziert werden, was zu Fahrzeitverlusten führt. Zudem wird die Umgebung durch die erforderlichen akustischen Signale der Triebfahrzeuge an den Bahnübergängen belastet.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

3.2 Geänderte Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen

Eine geänderte Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen ist wegen der vorhandenen Straßenverkehrsstärken, insbesondere auf der Bundesstraße und der großen Bedeutung dieses Verkehrsweges, nicht realisierbar. Die Errichtung vorgeschalteter Lichtzeichen zur Gewährleistung eines konfliktfreien Räumens des Bahnübergangs würde zu einer unverhältnismäßig starken Beeinträchtigung des Straßenverkehrs führen. Die Ergänzung von zusätzlichen Fahrstreifen ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne weiteres möglich.

3.3 Anbringen eines Abschlusses beim Privatüberweg

Gemäß Richtlinie 815.0030 Abschnitt 4 (7) ist an Privatüberwegen mit eingeschränktem Benutzerkreis das Errichten von baulichen Abschlüssen (Schraken, Tore etc.) zulässig. Aufgrund der Parallellage der Bahnstrecke zur Kreis- bzw. Bundesstraße sind diese Einrichtungen jedoch als problematisch einzuschätzen, da das Straßenfahrzeug zum Öffnen und Wiederverschließen jeweils anhalten und sein Fahrzeug verlassen muss. Dies erfordert ein Anhalten im Straßenraum, woraus eine Gefährdung des Fahrzeugführers sowie eine Beeinträchtigung des bahnparallelen Straßenverkehrs resultieren.

3.4 Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit

Der Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit (Unter- bzw. Überführung der Straße oder Eisenbahnstrecke) wurde auch betrachtet. Die Aufhebung der Kreuzungsstelle zwischen Straßen- und Eisenbahnverkehr hat zur Folge, dass gegenseitige Beeinflussungen ausgeschlossen werden können und dadurch kein Unfallpotential mehr besteht. Zur Errichtung einer Unter- oder Überführung ist jedoch ein hoher baulicher Aufwand erforderlich, woraus hohe Investitionskosten resultieren. Weiterhin kommt es dabei, insbesondere bei Überführungen, zu großen Flächeninanspruchnahmen und einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Umgebung.

3.5 Nachrüstung einer technischen Sicherung

Die Nachrüstung einer technischen Sicherung ist eine wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit an einem Bahnübergang. Jedoch müssen geeignete Umgebungsbedingungen vorliegen. Der Neubau einer technischen Sicherung an dieser Stelle wäre mit unverhältnismäßig hohem Aufwand und Kosten verbunden, da der Bahnübergang mit einem Privatweg verbunden ist und nur von wenigen Fahrzeugen genutzt wird.

3.6 Beseitigung des Bahnübergangs mit Errichtung eines Bahnseitenweges

Durch die Beseitigung des Bahnübergangs mit Errichtung eines Bahnseitenweges zum nächstgelegenen Bahnübergang durch eine Anpassung des Straßen- und Wegenetzes und Bündelung von Verkehren an einem vorzugsweisen technisch gesicherten Bahnübergang besteht die Möglichkeit, die Anzahl an Bahnübergängen in einem Abschnitt und somit das Gefährdungspotential für die Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Bei erforderlichen Ergänzungen durch einen Ersatzweg ist die Inanspruchnahme von Teilflächen für diesen Bahnübergang gering und die resultierenden Umwege für die Straßenverkehrsteilnehmer aus den veränderten Wegebeziehungen überschaubar.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

3.7 Begründung der gewählten Maßnahme

Die Varianten 3.1 und 3.3 entfallen, da sie eine Gefährdung der Straßenteilnehmer darstellen und somit dem Ziel der Maßnahme widersprechen. Variante 3.2 hat nachteilige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss. Bei den Varianten 3.4 und 3.5 entstehen unverhältnismäßig hohe Kosten für eine Maßnahme, die zukünftig nur von wenigen Verkehrsteilnehmern genutzt wird. Somit bleibt nur Variante 3.6 – die Beseitigung des Bahnübergangs mit Errichtung eines Bahnseitenwegs – übrig, die gleichzeitig zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt und eine wirtschaftlich sinnvolle Lösung darstellt. Deshalb wird sie im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung konkretisiert.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

4.1 Allgemein

Für die vorliegende Planung der Bahnübergangsauffassung ergeben sich keine Abweichungen von den technischen Regelwerken und Richtlinien.

4.2 Bahnübergang 22,3

In diesem Planungsabschnitt der Maßnahme „Neuwarendorf“ ist Bahnübergang 22,3 vorhanden:

- nicht technisch gesichert durch Übersicht und Pfeifen,
- außerorts,
- Wirtschaftsweg in privatem Eigentum, nicht gewidmet,
- privater Nutzer gemäß ortsbezogener Regelung, ohne öffentlichen Verkehr.

4.2.1 Technische Ausrüstungen

Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Der betrachtete Streckenabschnitt befindet sich zwischen den Bahnhöfen Telgte und Warendorf. Beide Betriebsstellen sind mit elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW-R) vom Typ ZSB 2000 ausgerüstet. Die Bedienung erfolgt durch den örtlich zuständigen Fahrdienstleiter in Lage (Lippe).

Der Bahnübergang ist nicht technisch gesichert mit vier Andreaskreuze und zwei Pfeiftafeln. Die zwei zugehörigen BÜ4 Pfeiftafeln sind bei km 22,090 in Richtung der Kilometrierung und bei km 22,640 in Gegenrichtung der Kilometrierung vorhanden.

Anlagen der Elektrotechnik

Die Strecke ist nicht elektrifiziert. Der Bahnübergang ist nicht beleuchtet und es sind im Planungsabschnitt auch keine weiteren bahnseitigen elektrischen Energieanlagen vorhanden.

Telekommunikationsanlagen

Die Strecke 2013 ist mit Global System for Mobile Communication – Rail (GSM-R) Zugfunk ausgerüstet. Zudem wurde entlang der Strecke ein DuoTrack-Kabel als Schienenfußkabel verlegt. Signalfernsprecher sind nicht mehr vorhanden bzw. bereits außer Betrieb.

4.2.2 Gleisanlagen / Oberbau

Die Strecke verläuft im Planungsbereich in der Geraden. Im gesamten Streckenabschnitt ist in der Regel Schotteroberbau vorhanden, bestehend aus Betonschwellen B 70 und Schienen 49 E5. Die Gleise liegen in gerader Lage.

4.2.3 BÜ-Befestigung

Die Bahnübergangsbefestigung sowie der straßenseitige Anschluss bestehen aus Asphalt.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

4.2.4 Anlagen der Straße und Wege

Auf der Strecke 2013 Münster (Westf) Hbf - Rheda-Wiedenbrück befinden sich nicht technisch gesicherte Bahnübergänge, unter anderem bei km 22,365. Der Bahnübergang bindet die landwirtschaftlichen Flächen südlich der Bahnstrecke an die Bundesstraße 64 an. Im Bereich des zukünftigen Ersatzweges befinden sich derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die den Bahnübergang bei km 22,365 kreuzende Straße ist eine reine Privatstraße ohne öffentlichen Verkehr mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h. Der Kreuzungswinkel beträgt gemäß Bahnübergang-Pass 90°, die Fahrbahnbreite 3,6 m. Die Asphaltdecke endet ca. 3 m südlich des Bahnübergangs in einem Sandweg.

Der Baugrund ist ähnlich wie in Paket 3 der Gesamtmaßnahme „Neuwarendorf“ (Verlegung des BÜ km 23,045 nach 23,020, Neubau Straßenknotenpunkt sowie Auflassung der BÜ 22,838 und 23,144) zu bewerten, sodass aufgrund der vorhandenen Analogien keine zusätzlichen Baugrundgutachten erstellt werden.

4.2.5 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt streckenseitig im Wesentlichen auf bahnrechter Seite in das anstehende Gelände bzw. in Bahnseitengräben, eine Tiefenentwässerung ist nicht bekannt.

4.2.6 Durchlässe

Ein Durchlass ist im Baubereich bei km 22,379 gemäß übergebenen IvL-Plänen mit dem Stand 06/2015 vorhanden. Angaben zur Tiefe liegen nicht vor.

4.2.7 Kabeltiefbau

Kabelgefäße sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Der Kabeltrog, welcher im Zusammenhang mit dem Bahnübergang Müssingen errichtet wurde, endet an km 21,400.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Bahnübergang 22,3

Der vorhandene, nicht technisch gesicherte Bahnübergang wird beseitigt. Die Bahnübergangsbefestigung, die Wegbefestigungen im Kreuzungsstück sowie die Andreaskreuze und bahnübergangsbezogenen Verkehrszeichen werden zurückgebaut. Nördlich des Bahnübergangs wird die Oberflächenbefestigung bis zur Straßenkante der Bundesstraße 64 ausgebaut und ein Bankett hergestellt. Die vorhandenen Schutzplankeabsenkungen werden ausgebaut und die Schutzplanke durchgängig hergestellt. Die Fahrbahnmarkierung sowie die weitere Beschilderung werden angepasst.

Südlich des Bahnübergangs wird die Fahrbahnbefestigung zurückgebaut. Das beidseitig des Bahnübergangs vorhandene Gleisprofil wird durchgehend hergestellt und der Bereich mit einem Zaun gesichert. Die beiden vorhandenen BÜ4 Pfeiftafeln werden in Kilometrierungsrichtung bei km 22,090 und in Gegenrichtung bei km 22,640 zurückgebaut.

5.1.1 Technische Ausrüstungen

Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Nicht mehr benötigte Altanlageanteile sowie Beschilderung werden ordnungsgemäß zurückgebaut und entsorgt.

Telekommunikationsanlagen

Es sind im Rahmen dieses Vorhabens keine Änderungen an den Telekommunikationsanlagen auf der Strecke geplant.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

5.1.2 BÜ-Befestigung

Der Asphaltbelag im Gleisbereich wird zurückgebaut und entsorgt.

5.1.3 Gleisanlagen / Oberbau

Nach dem Rückbau der Bahnübergangsbefestigung wird der Schotter gestopft und gerichtet.

5.1.4 Anlagen der Straße und Wege

Die Asphaltdecke bahnrechts wird im 3 Meter-Bereich zurückgebaut und entsorgt. Die rückwärtige Erschließung infolge der BÜ-Aufhebung erfolgt durch den Bau eines Ersatzweges. Dieser Ersatzweg verbindet landwirtschaftlich genutzte Flächen mit der vorhandenen benachbarten Kreuzung in Allendorf, die über einen gesicherten Bahnübergang verfügt und dient somit der zweckmäßigen Einbindung an die übergeordnete Wegeführung. Insofern handelt es sich um eine Verlängerung des Wegebestandes östlich des BÜ Allendorf bei km 21,625 bis zum Feldwegende bei BÜ km 22,365. Die Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche erfolgt über den vorhandene BÜ Allendorf bzw. über das vorhandene asphaltierte Wegenetz.

Ziel der gewählten Trassierung des Weges ist eine möglichst naturnahe Einbindung in die Landschaft, somit werden in der vorliegenden Planung möglichst wenig Äcker „durchschnitten“. Der Ersatzweg verläuft parallel zur Bahntrasse.

Die Entwässerung wird über eine Entwässerungsmulde sichergestellt. Die Querneigung des Weges verläuft in Richtung der geplanten Entwässerungsmulde. Die Böschungen der Mulden dienen zudem dem Höhenausgleich zwischen Planung und Bestand.

Es wird mit der Frostempfindlichkeitsklasse F3 geplant, sodass die Dicke des Schotters (0/45, Hartkalkschotter) in Anlehnung an die Belastungsklasse 0,3 auf 0,50 m festgelegt wird. Darunter wird 0,20 m nichtbindiger Füllsand eingebaut.

Der Ersatzweg wird mit einer Breite von 4,0 m vorgesehen und wird in Dammlage errichtet, um übermäßige Bodenbewegungen zu vermeiden. Aufgrund der besseren Versickerungseigenschaften wird der Feldweg als Schotterweg ausgeführt.

5.1.5 Entwässerung

Um die bestehenden Gräben zu verbinden, wird links und rechts der Fahrbahn der Strecke 2013 ein Bahngraben profiliert.

Das anfallende Niederschlagswasser der überregneten Flächen des Ersatzwegs wird künftig flächig über eine Mulde in den Boden versickern. Da der Weg kaum befahren wird und nicht mit wassergefährdenden Stoffen in Berührung kommt, ist das Niederschlagswasser unbelastet. In dieser Planung ist demzufolge kein wasserrechtlicher Antrag erforderlich (siehe hierzu Unterlage 10-2, Baugrundgutachten).

5.1.6 Durchlässe

Am bestehenden Durchlass bei km 22,379 sind keine Veränderungen vorgesehen. Der Durchlass ist entsprechend der Bestandstiefe ggf. bauzeitlich zu sichern.

5.1.7 Umfahrungsmöglichkeiten

Nach der Auflassung des Bahnübergangs 22,3 wird dieser durch den geplanten Ersatzweg an den Bahnübergang Allendorf bei Bahn-Kilometer 21,625 angebunden. Dadurch verlängert sich der Weg zur gegenüberliegenden Seite des BÜ zur Bundesstraße 64 um ca. 1,5 km. Der resultierende Umweg ist in Anlage 07-2 „Umfahrungsplan“ dargestellt.

6 Tangierende Planungen

Parallel werden in eigenen Verfahren weitere nicht technisch gesicherte Bahnübergänge auf der Strecke 2013 Münster (Westf) Hbf - Rheda-Wiedenbrück beseitigt.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

7.1 Baustelleneinrichtung

Für die Baumaßnahme wird eine Baustelleneinrichtungsfläche am Bahnübergang 22,3 auf der Bundesstraße 64 in den Quadranten II und III vorgesehen. Mit der Zustimmung von Straßen.NRW wird die südliche Fahrbahnhälfte an zwei Tagen auf einer Länge von 50 Metern um den Kreuzungsbereich gesperrt, da dieser Bereich ohnehin für die Anpassung der vorhandenen Leitplanke in Anspruch genommen werden muss. Hierzu wird eine Verkehrseinschränkung (bauzeitliche Lichtzeichenanlage) in Abstimmung mit dem Baulastträger vorgesehen. Die Verkehrseinschränkung wird so gering wie möglich gehalten.

Die Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche erfolgt über die Bundesstraße 64. Es sind keine Veränderungen vorgesehen, jedoch werden die Flächen nach der Nutzung entsprechend dem ursprünglichen Bestand wiederhergestellt.

Für den Bau des Ersatzwegs ist die Fläche am Bahnübergang Allendorf (km 21,625) zur Lagerung von Materialien und Geräten vorgesehen.

8 Baudurchführung

Zunächst sind die Belange des Umweltschutzes umzusetzen, anschließend wird der Ersatzweg in einer Baustufe errichtet und darauffolgend wird der Bahnübergang aufgelassen. Die Baudurchführung ist für das Jahr 2028 geplant.

Zusammenfassung Bauverfahren:

- i. Baustelleneinrichtung und Verkehrssicherung
 - Baustelleneinrichtung und -räumung
 - Verkehrssicherungen
 - Bauzaun (Schutzzaun) $h \geq 1,10$ m
 - Zulage für kleineren Bagger, Auslage max. DB-Schotterbett (alternativ: Sicherungsplan erforderlich)
 - Baumschutz herstellen
- ii. Baufeldräumung
 - Querschläge
 - Grenzsteine suchen, sichern, Rückübergabe
 - ggf. Fläche mähen, Mähgut abfahren mit Kippe des Auftragnehmers
 - Oberboden (0,5 m im Mittel) aus Abtragstrecken lösen, laden u. seitlich lagern / abfahren, Erdplanum herstellen
 - Bäume fällen und abfahren
 - Wurzelstöcke roden und abfahren $d = 0,10$ bis $0,50$ m
 - Rodung im Grenzbereich, Zulage
- iii. Erdarbeiten
 - Bodenaushub für Mulde, Entsorgung mit Kippe des Auftragnehmers
 - Handschachtung als Zulage
 - Mulde herstellen + Anpassungsbereiche
 - Kaskaden / Schwellen in Muldenbereich herstellen
 - Gelagerten Oberboden laden, andecken bzw. einplanieren und einsäen

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

- iv. Ersatzweg
 - ergänzender Bodenabtrag, Erdplanum, Geländeprofilierung, teilw. abfahren Kippe des Auftragnehmers
 - Einbau von Füllboden in nicht tragfähigen Bereichen bzw. zur Vorprofilierung
 - Erdplanum herstellen
 - Erfordernis von Bodenverbesserungsmaßnahmen (siehe Bodengutachten)
 - Einbau von 0,20 m nichtbindigem Füllsand
 - Einbau von 0,50 m Schotter 0/45 Hartkalkschotter
- v. Prüfungen und Dokumentation
 - Plattendruckversuche
 - Aufmaß für Bestands- und Abrechnungsplan per elektronische Entfernungsmessung

Für die Beseitigung des Bahnübergangs und den Bau des Ersatzwegs sind keine Baustufen vorgesehen. Die Baubetriebsplanung erfolgt durch die DB InfraGO AG. Für die Durchführung der Baumaßnahme sind Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer erforderlich. Die Öffentlichkeit wird durch eine Beschilderung entlang der Bundesstraße rechtzeitig informiert und es wird eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung eingeholt. Der Bauablauf ist wie folgt vorgesehen:

- Vollsperrung des Bahnübergangs ab Außerbetriebnahme der Bahnüberganganlagen;
- Rückbau Andreaskreuze und Verkehrszeichen sowie Pfeiftafeln;
- Sperrung des Weges;
- Rückbau Asphalt im Kreuzungsbereich;
- Rückbau Gleiseindeckung;
- Herstellung Gleisprofil, gegebenenfalls Bahngraben profilieren; und
- Lückenschluss der Stahlschutzplanke und Errichtung eines Zaunes auf der bahnrechten Seite.

Für den Rückbau der Gleiseindeckung und Anpassung des Bahnkörpers sind insgesamt drei Tage Bauzeit vorgesehen. Da die Arbeiten in den Betriebspausen durchgeführt werden können, sind keine Zugsperrpausen erforderlich. Während des Sägens des Asphalts entlang der Bundesstraße 64 und des Einrammens der Leitplanke wird die Bundesstraße halbseitig gesperrt, so dass den Verkehrsteilnehmern in dieser Zeit nur die gegenüberliegende Straßenseite zur Verfügung steht. Es muss daher mit Wartezeiten gerechnet werden, eine Umleitung ist jedoch nicht erforderlich.

Für die Errichtung des Ersatzweges wird eine Bauzeit von 6-8 Wochen veranschlagt. Oberbodenarbeiten werden möglichst bei trockener Witterung durchgeführt, was den Umsetzungszeitraum einschränken kann.

9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

9.1 Betroffenes Fachrecht

9.1.1 Landschaftspflege und Artenschutz

Folgende Rechtsgrundlagen wurden verwendet:

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323)
- Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG NRW) vom 15. November 2016 (GV. NRW. S. 934), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. März 2024 (GV. NRW. S. 156)
- Bundeskompensationsverordnung (BKompV) vom 14. Mai 2020 (BGBl. I S. 1088)
- Landesforstgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesforstgesetz - LFoG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. April 1980 (GV. NW. S. 546), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 25. März 2022 (GV. NRW. S. 360)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm –Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) vom 19. August 1970
- DIN 4150 Teil 2: "Erschütterungen im Bauwesen – Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden"; Stand: Juni 1999
- DIN 4150 Teil 3: "Erschütterungen im Bauwesen – Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen"; Stand: Dezember 2016

Entsprechend der Eingriffsregelung nach § 14 (1) des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, als „Eingriff“ in Natur und Landschaft anzusehen. Mit der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Auflassung des Bahnübergangs km 22,365 sowie der Errichtung des Ersatzwegs sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden, so dass das Vorhaben als Eingriff im Sinne der genannten Gesetze zu werten ist. Die vom Gesetzgeber in § 17 (4) BNatSchG geforderte Darstellung der zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation in sonstiger Weise nach § 15 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen erfolgt im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9).

Bauwerke und Biotopstrukturen im Bereich der geplanten Maßnahme können Fortpflanzungs- und Ruhestätten für geschützte Tierarten darstellen. Aus dem Vorhaben ergeben sich daher möglicherweise artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen. Daher wird in einem Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 9.5) geprüft, inwieweit

- artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten, Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie) erfüllt sind,
- die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen, sofern Verbotstatbestände erfüllt werden.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

9.2.1 Landschaftspflege und Artenschutz

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vorrangig zu vermeiden. Bereits in der Planungsphase wurden folgende Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen auf Natur und Landschaft beachtet:

- Auswahl konfliktarmer Bauzeiträume
- Minimierung des bauzeitlichen Flächenbedarfs durch genaue Vorgaben der bauzeitlichen Abläufe, Arbeitsräume und Baustellenandienung,
- Baustelleneinrichtung möglichst weitgehend auf vorhandenen Verkehrsflächen (Wege, Zufahrten)

Im Zuge der Ausführungsplanung sowie für die Realisierung der Baumaßnahme ist die Anwendung folgender geltender Normen und die Einhaltung der guten fachlichen Praxis zu beachten:

- Oberbodensicherung auf bauzeitlich oder dauerhaft beanspruchten Flächen und ordnungsgemäße Zwischenlagerung bzw. Wiederverwendung des Oberbodens gemäß DIN 18915,
- Ordnungsgemäße Wiederverwendung von Erdaushub gemäß den im Bundesland Nordrhein-Westfalen gültigen Gesetzen, Verordnungen und Regelungen,
- Minimierung der bauzeitlichen Flächenbeanspruchung außerhalb bereits befestigter Verkehrsflächen (z.B. möglichst keine Zwischenlagerung nicht mehr benötigter Oberboden- und Aushubmassen, sondern unmittelbarer Abtransport), Anpassung der Maschinenauswahl, sorgfältige Wahl des Arbeitsraums,
- Maßnahmen zur Minimierung der Staubbelastung und Straßenverschmutzung im Zuge der Erdmassenbewegungen und –transporte (Vermeidung von Erdarbeiten bei ungeeigneter, feuchter Witterung, regelmäßige Straßenreinigung, Staubschutz),
- Vermeidung des Eintrages von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in Boden und Grundwasser unter anderem durch regelmäßige Wartung. Die Wartung und Pflege sowie das Befüllen mit Treib- und Schmierstoffen der Maschinen erfolgt nur über einer flüssigkeitsdichten Unterlage. Entsprechende Lagerplätze sind nur unter Beachtung der umweltrechtlichen Anforderungen zulässig.
- Einhaltung der geltenden Immissionsschutzaufgaben. Durch die Auswahl geeigneter Bauverfahren und den Einsatz moderner Baumaschinen gemäß der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung wird ein möglichst niedriger Immissionswert angestrebt. Eine regelmäßige Wartung der Maschinen ist durchzuführen und leerlaufende Maschinen sind abzuschalten.

Folgende konkrete Maßnahmen sind vorgesehen:

- umweltfachliche Bauüberwachung (Maßnahme 001_VA-V)
- Beschränkung der Bauzeit für die Baufeldfreimachung (Rodung von Gehölzen und Abschieben der Vegetation), grundsätzlich auf den in § 39 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG vorgegebenen Zeitraum von 1. Oktober bis 28. Februar (Maßnahme 002_VA)
- Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen und Arbeitsstreifen sowie sonstiger bauzeitlich beanspruchter Flächen außerhalb bereits versiegelter Verkehrsflächen gemäß der derzeitigen Nutzung (Beseitigung eingebauter Fremdmaterialien, Tiefenlockerung, Oberbodenandeckung, soweit erforderlich Ansaat gemäß Ursprungszustand (Maßnahme 003_V)
- Ansaat der neu profilierten Böschungen und Bankette mit Regiosaatgut (70% Gräser-30% Kräuter), Typ Böschung, UG 2 - Westdeutsches Tiefland mit unterem Weserbergländ (Maßnahme 004_V)

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

- Um eine Verbotssverletzung des §44 (1) Nr. 1 (Verletzung oder Tötung von Tieren) zu verhindern, müssen die möglicherweise im Baufeld vorhandenen Zauneidechsen und ggf. weitere vorhandene Reptilien rechtzeitig vor Baubeginn aus dem Arbeitsbereich vergrämt werden. Die Vergrämung erfolgt im Vorjahr der Baumaßnahme bis spätestens Anfang September, zunächst durch oberirdische Entfernung der Habitatstrukturen (Vegetationsdecke, oberirdische Versteckmöglichkeiten, etc.). Anschließend erfolgt eine motormanuelle Kurzmahd des Eingriffsbereichs mit anschließender Entfernung des Schnittguts. Je nach Baubeginn wird die Mahd im Folgejahr in Abständen von ca. 4 Wochen wiederholt. Die Mäharbeiten sind zu Zeiten durchzuführen, an denen sich die Tiere inaktiv in ihren Verstecken aufhalten, z.B. früh morgens, abends oder an kalten Tagen. Nachkontrolle der Flächen unmittelbar vor Baubeginn im Rahmen der Umweltfachlichen Bauüberwachung und ggf. Abfangen verbliebener Tiere und Umsetzen in die Ausweichhabitate der Maßnahme 006_CEF (Maßnahme 005_VA)
- Es sind im Vorlauf zur Vergrämuungsmaßnahme (005_VA) vier Totholzhaufen mit Abmessungen: jeweils 3-4 m lang, 1 m breit, 1 m hoch (über Bodenprofil) und 1 m tief ins Erdreich reichend im Randbereich des Vorhabens anzulegen. Es werden zunächst Baumstubben in den Boden eingebaut und anschließend mit Astmaterial und nährstoffarmen Boden-/Sandgemisch überdeckt. Davor ist eine mindestens 30 cm hohe Sandlinse (rundkörnig) vor dem gesamten Habitat anzulegen. Um eine Abwanderung der Tiere zurück in Richtung des Baufeldes zu vermeiden, ist die Fläche der Ausweichhabitate mit Beginn der Baumaßnahme durch Reptilienzäune zu sichern, die bis zum Ende der Baumaßnahme bestehen bleiben (Maßnahme 006_CEF).

9.2.2 Schall- und Erschütterungsschutz

9.2.2.1 Baulärm

Ein Baulärmgutachten sowie ein Bodenverwertungs- und Entsorgungs- Kurzkonzept sind in den Anlagen 10 und 13 dieser Genehmigungsplanung enthalten.

Gemäß dem Baulärmgutachten stellt der Rückbau der Bahnübergänge keinen erheblichen baulichen Eingriff nach Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV dar und es werden auch auf dem Ersatzweg keine erhöhten Verkehrsbelastungen erwartet. Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die Richtwerte der AVV Baulärm an den angrenzenden Wohngebäuden mit Straßenneubau und Gleis- /Oberbauarbeiten zum Rückbau der BÜ nicht vollständig eingehalten werden können. Die Richtwertüberschreitungen bleiben aber am Tage bei den Straßenbauarbeiten aufgrund der nur sehr lockeren Bebauung auf nur wenige Einzelgebäude und auf weniger als 5 Dezibel beschränkt, bei den Rückbauarbeiten an den BÜ werden die Anhaltswerte vollständig eingehalten.

Müssen die Rückbauarbeiten an den Bahnübergängen im Gefahrenbereich der Eisenbahngleise im Nachtzeitraum erfolgen, so ist aufgrund der gegenüber dem Tag um 15 Dezibel niedrigeren Immissionsrichtwerte mit weitreichenderen und höheren Richtwertüberschreitungen zu rechnen. Die Schwelle der grundrechtlichen Zumutbarkeit von 60 Dezibel A nachts wird nicht erreicht. Dennoch werden Nachtbauarbeiten auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und durch Nächte mit Ruhe abgewechselt. In diesem Fall wird die EBA-Baulärmverordnung mit 4 Nächten laut, 4 Nächte leise und nicht mehr als 12 Nächte im Monat eingehalten. Rechtzeitig vor Baubeginn erfolgt eine angemessene Information der Anwohner / Betroffenen über die geplanten Maßnahmen, insbesondere über den Grund und die Dauer möglicher lärmintensiver Arbeiten (z.B. durch Handzettel, Amtsblatt und / oder regionale Presse).

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

Für das Bauvorhaben wurde die Schallimmission in der Nachbarschaft durch Baulärm von Dipl.-Ing. D. Friedemann prognostiziert und gemäß AVV Baulärm beurteilt. Dabei wurden die Betriebszeiten und Einsatzbereiche der Baumaschinen nach Angaben des Auftraggebers sowie im Vergleich zu ähnlichen Baumaßnahmen berücksichtigt.

Der Bau des Ersatzweges stellt mindestens in Teilbereichen einen Neubau dar, der unter den Tatbestand des erheblichen baulichen Eingriffs der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV fällt.

Da der Verkehrsweg nur der Anbindung der vorhandenen Wohnanwesen dient und auch keine neue Ortsverbindungsstraße darstellt, werden auf dem Ersatzweg keine erhöhten Verkehrsbelastungen erwartet. Zudem werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV auch bei einer sehr konservativen Einschätzung einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von 2000 Kraftfahrzeuge / Stunde an der nicht unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung sicher eingehalten.

Maßnahmen zum Lärmschutz werden weder durch die Änderung der Eisenbahn (Rückbau BÜ) noch durch den Verkehrswegeneubau (Ersatzweg) ausgelöst.

9.2.2.2 Bauzeitliche Erschütterungen

Bezüglich der Bau-Erschütterungen wird nach DIN 4150 Teil 3 bzw. Teil 2 aufgrund der Abstandsverhältnisse und der Bautätigkeiten (ohne Rammen) eingeschätzt, dass die Anhaltswerte der Normen eingehalten werden und weder Gebäudeschäden noch Belästigungen der Anwohner zu erwarten sind.

Während der Bauausführung werden herkömmliche Bau-Erschütterungen in Folge des Einsatzes von normalen LKW-Verkehr, Bagger-Betrieb und Verdichtungstechnik erwartet. Es erfolgen keine Rammarbeiten oder Vibrationsarbeiten zum Einbringen von Spundbohlen, Trägern etc., bei denen deutlich höhere Einwirkungen bzw. Erschütterungen bei unmittelbar benachbarten Gebäuden oder Bauwerken auftreten.

Bei den bekannten Baugrundverhältnissen (Flugsande, lokal zersetzte Ton-/Kalkmergel) sind baurelevante Konsequenzen auf der Grundlage der Neufassung der DIN 4150-2 (08/2025) nicht abzuleiten.

Bei allen Verdichtungsarbeiten werden oszillierende Walzen zur Vermeidung von Baulärm und Erschütterungen verwendet.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Für den anlagebedingten Verlust von Ackerflächen, Saumstrukturen und Gehölzen ergibt sich ein Kompensationsbedarf.

Aufwertungsfähige Flächen der Vorhabenträgerin für Ausgleichsmaßnahmen sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Es wird daher auf Maßnahmen der Vorhabenträgerin im angrenzenden Landschaftsraum zurückgegriffen.

Im Rahmen des Maßnahmenkomplex „Wallfahrt“ zwischen km 13,360 und km 14,691 der Strecke 2013 ist durch schutzgutbezogene Anforderungen gemäß Planfeststellungsbeschluss (Az. 641pa/048-2023#033) eine Überkompensation entstanden, die für das hier gegenständliche Vorhaben angerechnet wird. Die dem Vorhaben als Kompensation zugeordnete Fläche ist eine Teilfläche der Ausgleichsmaßnahme 010_A zum Vorhaben „Telgte, Beseitigung von 5 BÜ, Umbau BÜ 14,691, Verlegung BÜ 13,360, Strecke 2013, Abschnitt Wallfahrt“, Gemarkung Telgte-Kirchspiel, Flur 26, Flurstück 28 und beinhaltet die Entwicklung von Extensivgrünland auf intensiv genutzter Ackerfläche (Maßnahme 007_E).

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

Die Maßnahmenherstellung umfasst die Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter und rückgebaute Flächen und die Einsaat mit Regiosaatgut. Nach einjähriger Fertigstellungspflege schließt sich eine Unterhaltungspflege (gemäß § 12 (1) BKompV 25 Jahre) an. Ziel ist die Entwicklung und der Erhalt einer artenreichen Mähwiese. Hierfür ist das Mahdkonzept entsprechend anzupassen. In den ersten Jahren sind zum Aushagern der Fläche ggf. mehrere Mahdtermine ab Mitte Mai vorzusehen. Danach erfolgt die erste Mahd nach dem 15. Juni, ggf. eine zweite Mahd im Spätsommer. Das Mahdgut ist abzufahren. Der Einsatz von Düngemitteln oder Pflanzenschutzmitteln ist unzulässig.

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

9.4.1 Schutzgut „Mensch“

Im Wirkraum des Vorhabens befindet sich keine schutzwürdige Wohnbebauung. Daher sind keine Lärmbetroffenheiten zu erwarten.

Im Untersuchungsraum befindet sich keine erholungsrelevante Infrastruktur.

Die vorgesehenen Baumaßnahmen stellen keine Tatbestände eines „erheblichen baulichen Eingriffs“ nach BImSchG bzw. 16. BImSchV dar und führen zu keiner dauerhaften Erhöhung der Schall- bzw. Erschütterungsemissionen. Lärmschutzmaßnahmen sind von daher nicht erforderlich.

Die betriebsbedingte Lärmbelastung nach der Baumaßnahme wird durch die Entfernung der Pfeiftafeln reduziert.

Die bauausführende Firma wird verpflichtet, die in Kapitel 9.2 genannten allgemeinen Vermeidungsmaßnahmen umzusetzen.

Das Vorhaben erzeugt keine gegenüber dem Istzustand relevanten Änderungen. Es entstehen keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf das Wohn- und Arbeitsumfeld. Abgesehen vom baubedingten Lärm sind zum aktuellen Planungsstand keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch absehbar.

9.4.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“

Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Biotope werden nach Abschluss der Baumaßnahme in gleichem Umfang wiederhergestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können sich daher lediglich aus dem Zeitraum bis zur gleichwertigen Funktionserfüllung gemäß dem Ausgangszustand ergeben. Bauzeitliche Inanspruchnahmen werden dann als Eingriff gewertet, wenn die Wiederherstellungszeit länger als 3 Jahre dauert. Die bauzeitlich beanspruchten krautigen und grasigen Säume und Fluren und landwirtschaftlichen Flächen können in diesem Zeitraum im Ursprungszustand wiederhergestellt werden.

Dagegen ist bei der dauerhaften Inanspruchnahme von Ruderalfluren und Gehölzstrukturen mittlerer Ausprägung von einer hohen Wirkintensität auszugehen. Dies führt bei höchstens mittlerer Bedeutung der Biotoptypen zu einer erheblichen Beeinträchtigung. Die dauerhafte Inanspruchnahme von standortgerechtem Laubwald mit sehr hoher Bedeutung und einer hohen Wirkintensität führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung besonderer Schwere.

Wertgebende Pflanzenarten wurden innerhalb des Baufelds nicht gefunden. Ebenso wurden innerhalb des Baufelds keine gesetzlich geschützten Lebensraumtypen kartiert.

Die derzeitige Planung geht von einer Baustelleneinrichtungsfläche mit einer Größe von ca. 418 m² in unmittelbarer Nähe zum Ersatzweg auf Ruderalflur aus. Weitere Baustelleneinrichtungsflächen werden für die BÜ-Aufhebungen auf dem jeweils gesperrten Straßenabschnitt der Bundesstraße 64 eingerichtet.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

Anlagebedingt führt die Neuanlage des Ersatzweges zur Erweiterung des bestehenden Feldwegs um 1.436 m² wassergebundene Flächen. Die vorgenannte Fläche wurde aus dem Lageplan der technischen Planung ermittelt.

Eine Steigerung der Streckengeschwindigkeit oder eine Änderung der Taktung ist im Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht vorgesehen. Es werden lediglich die bestehenden Langsamfahrstellen aufgehoben. Zudem entfallen die Pfeifsignale. Der zur Wahrung der Verkehrssicherheit notwendige Rückschnittsbereich entlang der Trasse wird durch das Vorhaben nicht erweitert.

Folgende der prognostizierten Beeinträchtigungen verbleiben nach Berücksichtigung der zu ergreifenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen:

- Bauzeitlicher Verlust von 747 m² krautigen und grasigen Säumen und Fluren für die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen und Arbeitsräume (Konflikt B1)
- Anlagebedingter Verlust von 478 m² krautigen und grasigen Säumen und Fluren für die Herstellung des Ersatzweges (Konflikt B2)
- Bauzeitlicher Verlust von 279 m² intensiv genutzten Ackerflächen und 419 m² Mähwiesen mit randlicher Ruderalflur für die Herstellung der Arbeitsräume (Konflikt B3)
- Anlagebedingter Verlust von 563 m² intensiv genutzten Ackerflächen und 395 m² Mähwiesen mit randlicher Ruderalflur für die Herstellung des Ersatzweges (Konflikt B4)
- Anlagebedingter Verlust von 90 m² heimischen Gehölzstrukturen und randlicher Ruderalflur für die Herstellung des Ersatzweges und der Entwässerungsmulden (Konflikt B5)

Die nachfolgenden Konflikte werden durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen vollständig vermieden:

- Mögliche Gefahr der Verletzung und Tötung von boden- und gehölzbrütenden Vogelarten während der Freimachung des Baufelds (Konflikt B6), vermieden durch Maßnahmen 001_VA-V, und 002_VA
- Mögliche Gefahr der Verletzung und Tötung von Zauneidechsen und möglicher weiterer Reptilienarten während bauzeitlicher Flächeninanspruchnahme von Ruderalflächen (Konflikt B7), vermieden durch Maßnahmen 001_VA-V, 005_VA und 006_CEF

Vom Bauvorhaben gehen keine mittelbaren anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen auf die umliegenden Biotopflächen aus, die eine Bildung von Wirkzonen nötig machen.

Mögliche Beeinträchtigungen der Habitatfunktionen für Tiere entstehen hauptsächlich durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Ruderalfluren als Lebensstätte von Reptilien sowie der bauzeitliche und der dauerhafte Verlust von Gehölzstrukturen als Habitat von Brutvögeln.

Aus den Ergebnissen der Artenschutzprüfung lässt sich daher eine potenzielle Betroffenheit der Gilde der gehölzbrütenden Vögel und der Reptilien ableiten. Artenschutzrechtliche Konflikte werden durch die festgelegten o.g. Vermeidungsmaßnahmen vollständig vermieden.

9.4.3 Schutzgüter „Fläche“ und „Boden“

Innerhalb der Bahntrasse und der bahnbegleitenden Wege liegen keine naturnahen oder auf Grund ihrer Bodenfunktionen schutzwürdigen Böden vor. Es handelt sich ausnahmslos um anthropogen beeinflusste, deutlich veränderte Bodengefüge. Sie sind Wert- und Funktionselemente mit geringer Bedeutung für das Schutzgut Boden.

Die Gley-Podsole besitzen bei Bodenwertzahlen zwischen 15 und 40 keine hohe oder sehr hohe Bedeutung hinsichtlich des Biotopentwicklungspotenzial für Extremstandorte, eine Schutzwürdigkeit wurde nicht bewertet.

Vorhaben: Auflassung des BÜ km 22,365
mit Ersatzwegebau Bahnparallel zur B64, Anbindung an BÜ Allendorf 21,625

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

Für die Neuanlage des Ersatzwegs als unversiegelter Feldweg kommt es zur anlagebedingten Teilversiegelung im Umfang von 1.436 m². Mit dem Rückbau der Zufahrtsrampen des aufzulassenden BÜ ist eine Entsiegelung von insgesamt 34 m² Fläche verbunden.

9.4.4 Schutzgut „Wasser“

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich keine dauerhaften oder temporären Oberflächengewässer. Auch sind keine Bahnseitengräben ausgebildet.

Das Vorhaben befindet sich außerhalb von festgesetzten Überschwemmungsgebieten oder Hochwassergefahrengebieten.

Gemäß dem Grundwassergleichenplan ist ein Grundwasserhorizont bei etwa 52,5 – 50,0 m Normalhöhennull ausgewiesen, das heißt bei 3,0 m unter Geländeoberkante. Die Grundwasserfließrichtung ist von Ost nach West gerichtet. Ein oberflächennaher, baurelevanter Grundwassereinfluss ist nahezu ausgeschlossen.

Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht betroffen.

Zusammenfassend weist die Vorhabenfläche keine wertbestimmenden Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Wasser auf - weder hochwertige Gewässerstrukturen, besondere Regulations- und Retentionsvermögen noch besondere biotische Standorteigenschaften. Mit Auswirkungen auf Oberflächengewässer, Grundwasser und Wassergewinnungsanlagen infolge der Baumaßnahmen ist nicht zu rechnen.

Die Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und gemäß §§ 27 und 47 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) werden durch die Wirkungen des Vorhabens nicht gefährdet.

9.4.5 Schutzgut „Klima, Luft“

Beeinträchtigungen des Klimas entstehen bauzeitlich durch Staubentwicklung und Abgase von Maschinen. Die davon ausgehenden Beeinträchtigungen sind im Hinblick auf die bestehenden Vorbelastungen durch Straßen- und Bahnverkehr als untergeordnet einzustufen.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, die bauausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten, nur Baumaschinen einzusetzen, die die gesetzlichen Anforderungen bzgl. der Abgasemissionswerte erfüllen. Soweit möglich und verhältnismäßig werden Maßnahmen zur Verminderung von Staubentwicklungen während der Bauarbeiten durchgeführt. Hierzu gehören das regelmäßige und zeitnahe Beseitigen von Verunreinigungen durch den Baustellenverkehr sowie eine Befeuchtung des Baufelds zur Staubbildung während der Abbrucharbeiten bei trockener Witterung.

Das Vorhaben erzeugt keine dauerhaften erheblichen und nachhaltigen klimatischen und lufthygienischen Auswirkungen.

9.4.6 Schutzgut „Landschaft“

Der Untersuchungsraum befindet sich in Randlage einer Landschaft mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild und die naturbezogene Erholung, während die Bedeutung der Vorhabenfläche auf Grund der Vorbelastungen gering ist. Fernwirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild können wegen der nicht raumwirksamen Ausprägung der Baumaßnahme ausgeschlossen werden.

Erholungsrelevante Infrastruktur ist im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

9.4.7 Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“

Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine ausgewiesenen Denkmäler.

Auswirkungen des Vorhabens auf weiter entfernt gelegene Denkmäler oder sonstige Sachgüter sind wegen der geringen Raumwirksamkeit des Vorhabens und der bestehenden Vorbelastungen nicht zu erwarten

9.4.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen entstehen zwischen den Schutzgütern „Fläche“ und „Tiere, Pflanzen und biologischer Vielfalt“. Die in Anspruch genommen Flächen eignen sich als Lebensraum insbesondere für Fledermäuse, Reptilien und für Vögel. Temporär wird der Lebensraum eingeschränkt, er wird im Anschluss an die Maßnahme jedoch in gleicher Form wiederhergestellt.

9.5 Rechtliche Bewertung

9.5.1 Landschaftspflege und Artenschutz

9.5.1.1 Screening

Das Vorhaben ist nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unter der Nummer 14.8 (Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen) einzuordnen und beinhaltet eine dauerhafte Neubeanspruchung von Flächen <2.000 m², so dass für das Vorhaben keine UVP-Pflicht besteht.

Gemäß dem Fragenkatalog der freiwillig ausgefüllten Umwelterklärung (Formblatt U3) bestehen aus Sicht der Vorhabenträgerin ebenfalls keine Hinweise auf die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

9.5.1.2 FFH-Verträglichkeit

FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete liegen nicht im Wirkungsbereich des Vorhabens.

9.5.1.3 Landschaftsschutz

Das Baufeld liegt außerhalb von Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebieten.

Gesetzlich geschützte Biotope oder Biotopkatasterflächen liegen nicht im Wirkraum des Vorhabens.

9.5.1.4 Eingriffsregelung gemäß BNatSchG

Auf Grund der Inanspruchnahme von unbefestigten Flächen und Eingriffen in Ruderal- und Gehölzvegetation unterschiedlicher Ausprägung sowie von Lebensräumen streng geschützter Arten ist somit die Eingriffsregelung anzuwenden.

Die bau- und anlagenbedingten Eingriffe durch das Vorhaben werden in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) in der Unterlage 9 beschrieben und bewertet. Hierzu wurde in der Vegetationsperiode 2023 für die zu untersuchenden Bereiche eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Mit Überlagerung der Eingriffsbereiche ist das Ergebnis in Bestands- und Konfliktplänen dargestellt (Unterlage 9.3).

Im LBP werden Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen erarbeitet und dargestellt, ebenso die Rekultivierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung und ökologischen Aufwertung bauzeitlich beanspruchter Flächen und die Gestaltungsmaßnahmen zur landschaftlich verträglichen Einbindung des Bauwerks in die Umgebung und in die Landschaft.

Es ergeben sich baubedingte Störungen von Lebensräumen, Vegetationsverluste, Gehölzrückschnitte sowie Versiegelungszunahmen.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Biotope werden nach Abschluss der Baumaßnahme in gleichem Umfang wiederhergestellt. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können sich daher lediglich aus dem Zeitraum bis zur gleichwertigen Funktionserfüllung gemäß dem Ausgangszustand ergeben. Bauzeitliche Inanspruchnahmen werden dann als Eingriff gewertet, wenn die Wiederherstellungszeit länger als 3 Jahre dauert. Die bauzeitlich beanspruchten krautigen und grasigen Säume und Fluren und landwirtschaftlichen Flächen können in diesem Zeitraum im Ursprungszustand wiederhergestellt werden.

Dagegen ist bei der dauerhaften Inanspruchnahme von Ruderalfluren und Gehölzstrukturen mittlerer Ausprägung von einer hohen Wirkintensität auszugehen. Dies führt bei höchstens mittlerer Bedeutung der Biotoptypen wiederum zu einer erheblichen Beeinträchtigung.

Weitere mögliche erhebliche Beeinträchtigungen werden durch die ausgewiesenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vermieden.

Die vollständige Kompensation des gemäß BKompV für die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen von Gehölzstrukturen ermittelten Defizits von 5.462 Wertpunkten erfolgt über die Ersatzmaßnahme 007_E Entwicklung von Extensivgrünland auf intensiv genutzter Ackerfläche. Die Ersatzmaßnahme ist Bestandteil der Umweltplanung zum Vorhaben „Telgte, Beseitigung von 5 BÜ, Umbau BÜ 14,691, Verlegung BÜ 13,360, Strecke 2013, Abschnitt Wallfahrt“ und wird darin als Maßnahme 010_A geführt. Das hier gegenständliche Verfahren nutzt einen Teil der zuvor entstandenen Überkompensation von insgesamt 10.872 Wertpunkten. Das Vorhaben „Wallfahrt“ befindet sich in der Genehmigungsphase und hat das Aktenzeichen 64116-641pa/048-2023#033.

Durch die beschriebenen Kompensationsmaßnahmen in Verbindung mit der Rekultivierung der sonstigen bauzeitlich beanspruchten Flächen sind die aus dem Vorhaben resultierenden Eingriffe in Natur und Landschaft als ausgeglichen zu betrachten.

Die LBP-Maßnahmen sind in den Plänen der Unterlage 9.4 dargestellt.

9.5.1.5 Artenschutz

Durch das Vorhaben sind bau- und anlagebedingte Störungen und Beeinträchtigungen für europäische Vogelarten und streng geschützte Arten gemäß Anhang IV der FFH-RL nicht auszuschließen. Daher wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Unterlage 9.5) erstellt und Vermeidungs-, Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen erarbeitet, die im LBP dargestellt sind.

Für die überprüften Artengruppen Reptilien und Vögel kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben durch die zu erwartenden Beeinträchtigungen nicht gegen Verbote nach §44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verstößt bzw. Verstöße durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen abgewendet werden.

9.5.2 Schall- und Erschütterungsschutz

Die nur kurzzeitig zu erwartenden bauzeitlichen Immissionen können zusammenfassend als dem Stand der Technik entsprechend unvermeidbar und gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG als hinnehmbar eingestuft werden. „Nachteilige Wirkungen“ im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 Verwaltungsverfahrensgesetz entstehen durch das geplante Vorhaben für die Anwohner nicht. Die Auswirkungen im Einwirkungsbereich gemäß der 26. BImSchV unterschreiten die gesetzlichen Grenzwerte. Minimierungsmöglichkeiten wurden im Bereich der technischen und ökonomischen Möglichkeiten vorgenommen.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

Der Bahnkörper der Strecke 2013 befindet sich überwiegend auf Flurstücken im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und in Zuständigkeit der Bundesstraßenverwaltung. Durch die erforderlichen Baumaßnahmen werden die Flurstücksgrenzen der DB InfraGO AG überschritten. Im Grunderwerbsplan (Unterlage 5) und in dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) sind die entsprechenden Bereiche dargestellt. Die im Grunderwerbsverzeichnis angegebenen Flächen sind vorerst nur überschlägig ermittelt, die genauen Werte bleiben einer Abschlussvermessung vorbehalten.

Bezüglich der Eigentumsverhältnisse liegt eine Eigentümerliste aus dem Jahr 2018 vor. Basierend auf dieser Übersicht gehört ein kleiner Bereich der Ersatzwegetrasse der DB InfraGO AG, einige Flächen befinden sich in öffentlichem Eigentum (Bundesrepublik Deutschland, Stadt Warendorf, Land Nordrhein-Westfalen) und die meisten Flächen sind in privatem Besitz.

Für die Baumaßnahme werden 3 Grundstücke vorübergehend und weitere 7 Grundstücke dauerhaft belastet (siehe Grunderwerbsplan - Unterlage 5 - und Grunderwerbsverzeichnis - Unterlage 6 -). Der überwiegende Teil der Grundstücke befindet sich im Privatbesitz. Die aufgelisteten Grunderwerbsflächen sind vorläufig und können bei detaillierter Höhenplanung aufgrund der Böschungsflächen noch leicht variieren. Der dauerhafte Grunderwerb wird in den weiteren Planungsphasen (entsprechend des Planungsfortschrittes) präzisiert.

Die Aufnahme der benötigten Flächen in den Grunderwerbsplan und das Grunderwerbsverzeichnis dient der Schaffung der Voraussetzungen für die öffentlich-rechtliche Sicherung der Bereitstellung der Flächen für die geplanten Baumaßnahmen.

10.2 Kabel und Leitungen

Im Baubereich befindet sich einen Rohrdurchlass bei km 22,379. Da dieser durch die Errichtung der Schutzplanke betroffen werden könnte und die Tiefe des Durchlasses ist nicht bekannt ist, ist eine Suchschachtung durchzuführen.

10.3 Straßen und Wege

Die Baustellen werden durch die vorhandenen öffentlichen Straßen ausreichend erschlossen. Die notwendigen Fahrten von Straßenfahrzeugen zu den Baustellen werden daher ausschließlich über diese Straßen abgewickelt.

Durch die Halbsperrung der Bundesstraße 64 ist mit bauzeitlich bedingtem Stau zu rechnen. Die bei der Baudurchführung zum Einsatz kommenden Fahrzeuge haben allen geltenden Vorschriften zu genügen (insbesondere 32. BImSchV – Baumaschinenlärmverordnung; AVV – Baulärm).

10.4 Kampfmittel

Im direkten Bereich des Bahnübergangs 22,3 ist keine erkennbare Belastung vorhanden. Oberhalb der Bundesstraße 64 befinden sich einige Stellungsbereiche. Nach Rücksprache mit der Stadt Warendorf sind keine Abstände zu den Stellungsbereichen einzuhalten. Während des Baus ist auf Veränderung des Bodens zu achten.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

10.5 Entsorgung von Aushub und Abbruchmaterial

Beim Rückbau von baulichen Anlagen und Bodenaushub wird die Forderung der Abfallvermeidung und Abfalltrennung am Ort des Entstehens durchgesetzt. Abfälle werden möglichst sortenrein gewonnen und entsorgt (Verwertung und/oder Beseitigung). Eine Vermischung verschiedener Abfallarten wird durch geeignete und wirtschaftliche Technologien, Verfahren sowie Organisation vermieden.

Durch Aufbereitung und Konditionierung des im Bauvorhaben anfallenden Ausbau- und Abbruchmaterials wird nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten ein maximaler Anteil der Wiederverwendung im Bauvorhaben bzw. der Verwertung außerhalb des Bauvorhabens zugeführt.

Ein BoVEK-Kurzkonzept zum Umgang mit den bei der Baumaßnahme anfallenden Verwertungs- und Entsorgungsabläufen ist den Planungsunterlagen unter Register 13 beigelegt.

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 und wirtschaftlich zu betreiben.

11 Abkürzungen

Abs.	Abschnitt
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BnatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnungen
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BÜ	Bahnübergang
BÜSTRA	Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlage
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DIN	Deutsches Institut für Normung
DB InfraGO AG	Deutsche Bahn InfraGO Aktiengesellschaft
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EWG	Naturschutz-Richtlinie der Europäischen Union
FFH-Richtlinie	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
ggf.	gegebenenfalls
GSM-R	Global System for Mobile Communication – Rail
Hbf	Hauptbahnhof
lvl	Ingenieurvermessung Lage
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LFoG	Landesforstgesetz Nordrhein-Westfalen
LNatSchG NRW	Landesnaturschutzgesetz Nordrhein-Westfalen
m ²	Quadratmeter
Nr.	Nummer
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
S.	Seite
Straßen.NRW	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
TEN	Transeuropäische Netze
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
z.B.	zum Beispiel

aufgestellt:
Berlin, 11.05.2025

i.A.
Projektingenieur

