

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	4
4.1	Allgemein	4
4.2	Bahnübergang 23,6.....	5
5	Beschreibung des geplanten Zustandes.....	6
5.1	Bahnübergang 23,6.....	6
6	Tangierende Planungen.....	6
7	Temporär zu errichtende Anlagen	7
7.1	Baustelleneinrichtung	7
8	Baudurchführung.....	7
9	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	8
9.1	Betroffenes Fachrecht	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
9.5	Rechtliche Bewertung	11
10	Weitere Rechte und Belange	12
10.1	Grunderwerb	12
10.2	Kabel und Leitungen	12
10.3	Straßen und Wege	13
10.4	Kampfmittel	13
10.5	Entsorgung von Aushub und Abbruchmaterial	13
11	Abkürzungen	14

1 Antragsgegenstand – Umfang des Bauvorhabens

1.1 Geplante Baumaßnahme

Die vorliegende Genehmigungsplanung beantragt im Abschnitt "Neuwarendorf" die Auflassung eines nicht technisch gesicherten Bahnübergangs, km 23,654. 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 („Warendorfer 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:	Stadt 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 5 nicht technisch gesicherte Bahnübergänge beseitigt. Der Bahnübergang 23,6 ist nicht mehr erforderlich, da das Grundstück im Bestand an einer rückwärtigen Erschließung angeschlossen ist.

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

Neben dem Rückbau des Bahnübergangs wurden folgende Varianten betrachtet:

- i. Beibehaltung des Status Quo;
- ii. geänderte Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen;
- iii. Anbringen von Abschlüssen bei Privatüberwegen;
- iv. Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit;
- v. Nachrüstung einer technischen Sicherung; und
- vi. Beseitigung des Bahnübergangs mit Errichtung eines Bahnseitenweges zum nächstgelegenen Bahnübergang.

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

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.

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.

Der Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Quermöglichkeit (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.

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.

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 Ersatzwege ist jedoch eine Inanspruchnahme von Teilflächen erforderlich, und aus den veränderten Wegebeziehungen können Umwege für die Straßenverkehrsteilnehmer resultieren.

Da der Rückbau des Bahnübergangs 23,6 im Zusammenhang mit der Maßnahme der neuen Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage in km 23,020 gleichzeitig zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt und eine wirtschaftlich sinnvolle Lösung darstellt, wurde diese 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 23,6

In diesem Planungsabschnitt der Maßnahme „Neuwarendorf“ ist Bahnübergang 23,6 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 4 Andreaskreuze und zwei Pfeiftafeln. Die insgesamt zwei zugehörigen BÜ4 Pfeiftafeln sind bei km 23,379 in Richtung der Kilometrierung und bei km 23,929 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 Bahnübergangsbefestigung

Die Bahnübergangsbefestigung sowie der straßenseitige Anschluss bestehen aus Asphalt.

4.2.3 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.

4.2.4 Anlagen der Straße und Wege

Parallel zur Bahnstrecke verläuft bahnlinks die Bundesstraße 64, bahnrechts ein Wirtschaftswegenetz mit Verbindungsstraßen. Die den Bahnübergang bei km 23,654 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 4,4 m. Die Asphaltdecke endet ca. 3 m südlich des Bahnübergangs in einem Sandweg.

4.2.5 Entwässerung

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

4.2.6 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 23,6

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 Schutzplankenabsenkungen 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 23,379 und in Gegenrichtung bei km 23,929 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.

5.1.2 Bahnübergangsbefestigung

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.

5.1.5 Umfahrungsmöglichkeiten

Es bestehen zwei Umfahrungsmöglichkeiten nach Auflassung des Bahnübergangs 23,6 von jeweils 2 bis 2,5 km Länge. Die östliche Umfahrung über die Bundesstraße 64 ist über zwei Rechtsabbieger in die Straße Katzheide möglich. Eine westliche Umfahrung ist über den Bahnübergang 23,045 (bzw. geplanten Bahnübergang 23,020) und dann ebenfalls über die Straße Katzheide möglich (siehe Anlage 08-2 der Bahnübergangsplanung).

Die Gebäude der Adresse Neuwarendorf 3 verfügen über eine geeignete Aufstellfläche für die Feuerwehr in maximal 50 m Entfernung, so dass diese über die Straße Katzheide für die Feuerwehr erschlossen sind.

6 Tangierende Planungen

Es sind keine tangierenden Vorhaben bekannt.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

7.1 Baustelleneinrichtung

Für die Baumaßnahme wird eine Baustelleneinrichtungsfläche am Bahnübergang 23,6 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 und den Anliegern vorgesehen. Die Verkehrseinschränkung wird so gering wie möglich gehalten.

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

8 Baudurchführung

Die Beseitigung des Bahnübergangs erfolgt vor der Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlage (BÜSTRA) bei km 23,020. Es sind keine Baustufen vorgesehen und 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. Der Bauablauf ist wie folgt vorgesehen:

- Vollsperrung des Bahnübergangs ab Außerbetriebnahme der Bahnübergangsanlagen;
- 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 3 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.

9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

9.1 Betroffenes Fachrecht

Folgende Rechtsgrundlagen wurden verwendet:

- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (Bundesgesetzblatt I, Seite 540), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nr. 151)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 15. November 2016 (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen, Seite 934), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (Bundesgesetzblatt 2024 I Nr. 225)
- Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz – LnatSchG NRW) vom 6. Oktober 2015 zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 5. März 2024 (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen, Seite 156)
- Bundeskompensationsverordnung (BKompV) vom 14. Mai 2020 (Bundesgesetzblatt I, Seite 1088)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen 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

Das Vorhaben beinhaltet den vollständigen, ersatzlosen Rückbau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit weniger als 2000 m². Das Vorhaben erfüllt zudem nicht den Tatbestand der Kumulation nach § 10 Abschnitt 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (möglich bei den Maßnahmen 1, 2 und 5 aufgrund von Nr. 14.8.3 Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Es liegen keine besonderen Umstände vor, die hinsichtlich möglicher erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung einer weitergehenden Prüfung zur Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht unterzogen werden sollten (zum Beispiel: Betroffenheit geschützter Teile von Natur und Landschaft einschließlich Natura 2000-Gebiete, gesetzlich geschützter Biotope, besonders oder streng geschützter Arten, der Bewirtschaftungsziele oberirdischer Gewässer oder des Grundwassers, geschützter Denkmäler). Für das Vorhaben besteht daher von Gesetzes wegen auch ohne Vorprüfung keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Entsprechend der Eingriffsregelung nach § 14 (1) des Bundesnaturschutzgesetzes 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.

Durch das Vorhaben werden keine baulichen Maßnahmen außerhalb des Oberbaus bzw. außerhalb bereits befestigter Flächen vorgenommen. Zur Abwicklung der Baumaßnahmen werden ausschließlich bereits befestigte (asphaltierte, gepflasterte, wassergebundene, o. ä.) Flächen bzw. der Oberbau in Anspruch genommen. Der zur Wahrung der Verkehrssicherheit notwendige Rückschnittbereich wird durch das Vorhaben nicht erweitert. Gefährliche Abfälle werden ordnungsgemäß entsorgt.

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

Mit der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Auflassung des Bahnübergangs km 23,654 sind somit keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden, so dass das Vorhaben nicht als Eingriff im Sinne der genannten Gesetze zu werten ist. Die vom Gesetzgeber in § 17 (4) Bundesnaturschutzgesetz geforderte Darstellung der zur Vermeidung, zum Ausgleich und zur Kompensation in sonstiger Weise nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz erforderlichen Maßnahmen innerhalb eines Landschaftspflegerischen Begleitplans entfällt daher.

Bauwerke und Biotopstrukturen im Bereich der geplanten Maßnahme stellen auf Grund der weitestgehenden Versiegelung keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten für geschützte Tierarten dar. Aus dem Vorhaben ergeben sich daher absehbar keine artenschutzrechtlich relevanten Auswirkungen. Daher wird auf eine artenschutzfachliche Prüfung verzichtet, inwieweit

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

Vor dem Hintergrund, dass bei der Baumaßnahme lediglich vorübergehende und zeitlich eng begrenzte, punktuelle Schallimmissionen auftreten, ist von einer unwesentlichen Beeinträchtigung auszugehen. Eine Beurteilung von Schallimmissionen aus dem Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen kann entfallen. Das Gleiche gilt für die Beurteilung der Erschütterungssituation nach DIN 4150.

Die beschriebenen Maßnahmen stellen keinen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg im Sinne der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dar. Aus diesem Grund sind zusätzliche Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

9.2 Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung

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:

- bevorzugte Beanspruchung vorhandener, möglichst bereits versiegelter oder geschotterter Flächen, wo dies technisch möglich und vertretbar ist;
- Baustelleneinrichtung möglichst weitgehend auf vorhandenen Verkehrsflächen (Wege, Zufahrten) oder bereits vorbelasteten Flächen.

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,
- Maßnahmen zur Minimierung der Staubbelastung und Straßenverschmutzung im Zuge der Erdmassenbewegungen und –transporte (Vermeidung von Erdarbeiten bei ungeeigneter, feuchter Witterung, regelmäßige Straßenreinigung, Staubschutz),

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

- 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 Immissionsschutzauflagen. 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 abzuschalten.

9.3 Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen

Maßnahmen zum Ausgleich, Ersatz und weitere kompensatorische Maßnahmen sind weder für den Arten- noch für den Naturschutz erforderlich.

9.4 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen bzw. der betroffenen Umweltbelange

9.4.1 Schutzgut "Mensch"

Im Wirkraum des Vorhabens befindet sich keine schutzwürdige Wohnbebauung.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit infolge des Einsatzes von Baugeräten während der Bauzeit und die dadurch hervorgerufenen Lärmimmissionen werden aufgrund der Vorbelastungen durch den Schienen- und Straßenverkehr als gering eingestuft. Das Gleiche gilt für die Beurteilung der Erschütterungssituation. Vor dem Hintergrund, dass bei der Baumaßnahme, lediglich vorübergehende und auf einen Zeitraum von 3 Tagen begrenzte, punktuelle Schallimmissionen auftreten, ist von einer unwesentlichen Beeinträchtigung hinsichtlich des Schutzgutes Mensch auszugehen.

Die vorgesehenen Baumaßnahmen stellen keine Tatbestände eines „erheblichen baulichen Eingriffs“ nach Bundes-Immissionsschutzgesetz beziehungsweise der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dar und führen zu keiner dauerhaften Erhöhung der Schall- und Erschütterungsemissionen. Lärmschutzmaßnahmen sind von daher nicht erforderlich. Die betriebsbedingte Lärmbelastung nach der Baumaßnahme wird durch die Entfernung der Pfeiftafeln reduziert.

Das Vorhaben erzeugt keine gegenüber dem Ist-Zustand relevanten Änderungen. Es entstehen keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf das Wohn- und Arbeitsumfeld. Erholungsrelevante Infrastruktur ist im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

9.4.2 Schutzgut "Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt"

Im Wirkraum des Vorhabens bestehen keine Einzel- oder flächigen Schutzausweisungen.

Die in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke vorgefundenen, in ihrer Zusammensetzung überwiegend gestörten Ruderalfluren und Gehölzstrukturen weisen eine mittlere Wertigkeit für das Schutzgut Arten und Lebensräume auf, da diese Biotoptypen rasch regenerierbar sind.

Das Vorhaben beschränkt sich auf den Bestand der Bahnverkehrsanlagen und versiegelte Flächen. Durch den Rückbau des Bahnübergangs kommt es zur Entsiegelung und nachfolgender Begrünung von 26 m².

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

Unterlage 1 - Erläuterungsbericht

In den Böschungen entlang der Strecke 2013 ist das Vorkommen der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) bekannt. Eine Betroffenheit der Art ist in den versiegelten Flächen des Baufelds auszuschließen. Für weitere Artengruppen hat das Baufeld wegen der starken verkehrlichen Belastungen und der ungeeigneten Habitatausstattung keine Bedeutung.

9.4.3 Schutzgüter „Fläche“ und „Boden“

Das Baufeld stellt sich derzeit als versiegelte Fläche dar. Durch das Vorhaben kommt es zur Entsiegelung von 26 m². Für die Baustelleneinrichtungsflächen werden ausschließlich bereits befestigte Flächen genutzt.

9.4.4 Schutzgut "Wasser"

Innerhalb der Vorhabenfläche befinden sich keine dauerhaften Oberflächengewässer. Auch sind keine Bahnseitengräben erkennbar.

Das Vorhaben erzeugt keine Konflikte in Bezug auf das Grundwasser. Einwirkungen auf den Grundwasserfluss und die Grundwasserneubildungsrate sind nicht erkennbar.

Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht betroffen.

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.

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

9.4.6 Schutzgut "Landschaft"

Fernwirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild über das bestehende Maß hinaus sind wegen der nicht raumwirksamen Baumaßnahmen sowie der Vorbelastung durch die Bundesstraße und Bahnstrecke auszuschließen.

9.4.7 Schutzgut "Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter"

Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine ausgewiesenen Denkmäler oder sonstige Sachgüter.

9.4.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wegen der Kleinflächigkeit des Vorhabens Wechselwirkungen entstehen allgemein zwischen den Schutzgütern „Fläche“ und „Tiere, Pflanzen und biologischer Vielfalt“. Wegen der Kleinflächigkeit des Vorhabens sind jedoch keine sich verstärkenden Wirkungen erkennbar.

9.5 Rechtliche Bewertung

9.5.1 Screening

Das Vorhaben beinhaltet den vollständigen, ersatzlosen Rückbau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit weniger als 2000 m². Das Vorhaben erfüllt zudem nicht den Tatbestand der Kumulation nach § 10 Abschnitt 4 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (möglich bei den Maßnahmen 1, 2 und 5 aufgrund von Nr. 14.8.3 Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Für das Vorhaben besteht daher von Gesetzes wegen auch ohne Vorprüfung keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Den Unterlagen wird eine Bagatellfallerklärung (Eisenbahn-Bundesamt-Formblatt 4) beigelegt.

9.5.2 FFH-Verträglichkeit

Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine Natura2000-Gebiete.

9.5.3 Landschaftsschutz

Im Wirkraum des Vorhabens befinden sich keine Landschafts- oder Naturschutzgebiete oder gesetzlich geschützte Biotope.

9.5.4 Eingriffsregelung gemäß Bundesnaturschutzgesetz

Mit der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Auflassung des Bahnübergangs km 23,654 sind somit keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbunden, so dass das Vorhaben nicht als Eingriff im Sinne der vorgenannten Gesetze zu werten ist. Durch den Rückbau des Bahnübergangs kommt es mit Entsiegelung und nachfolgender Begrünung von 26 m² zu einer Aufwertung des Baufelds. Eine rechnerische Bewertung ist somit entbehrlich.

9.5.5 Artenschutz

Durch das Vorhaben sind auf Grund der vorgefundenen Habitatausstattung bau- und anlagebedingte Störungen und Beeinträchtigungen für europäische Vogelarten und streng geschützte Arten gemäß Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie auszuschließen.

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.

Für die Baumaßnahme werden 2 Grundstücke vorübergehend in Anspruch genommen. Ein dauerhafter Grunderwerb sowie die Zustimmung der Nutzer des Bahnübergangs sind nicht erforderlich.

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

Außerhalb des Baubereichs befinden sich die folgenden Querungen:

- Stromleitung (km 23,418) - Warendorfer Energieversorgung GmbH
- Telekom-Leitung (km 23,423) - Deutsche Telekom AG
- Stromleitung (km 23,556) - Warendorfer Energieversorgung GmbH

Da keine dieser Leitungen durch den Rückbau der Pfeiften beziehungsweise den Rück- oder Neubau im Bereich des Bahnübergangs betroffen ist, sind Suchschachtungen nicht erforderlich.

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 auf der Straße zu rechnen. Die bei der Baudurchführung zum Einsatz kommenden Fahrzeuge werden alle geltenden Vorschriften einhalten (insbesondere 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Baumaschinenlärm-Verordnung; Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen). Die Zustimmungserklärung zur Grundstücksinanspruchnahme von Straßen.NRW ist den ergänzenden Unterlagen als Anlage 02-1 beigefügt.

10.4 Kampfmittel

Im direkten Bereich des Bahnübergangs 23,6 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.

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 beziehungsweise der Verwertung außerhalb des Bauvorhabens zugeführt.

11 Abkürzungen

ABEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen
BKompV	Bundeskompensationsverordnung
BÜSTRA	Bahnübergangs- und Straßensicherungs-Anlage
DIN	Deutsches Institut für Normung
DB InfraGO	Deutsche Bahn InfraGO Aktiengesellschaft
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
ESTW	Elektronisches Stellwerk
FFH-Richtlinie	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Rail
LNatSchG NRW	Landesnatorschutzgesetz Nordrhein-Westfalen
Nr.	Nummer
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
Straßen.NRW	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
TEN	Transeuropäische Netze
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

aufgestellt:
Berlin, 21.06.2024

i.A.
Projektingenieur