



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen
Hachestraße 61
45127 Essen

Az. 641pa/052-2024#059
Datum: 29.04.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Warendorf, Auflassung BÜ Km 23,745 , Strecke 2013“

in der Gemeinde Warendorf

Bahn-km 23,745 bis 23,745

der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Hansastraße 15
47058 Duisburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen.....	4
A.3	Konzentrationswirkung.....	5
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise.....	5
A.4.1	VV BAU und VV BAU-STE.....	5
A.4.2	Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften	6
A.4.3	Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz.....	6
A.4.4	Immissionsschutz.....	6
A.4.5	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	7
A.4.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	7
A.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten.....	8
A.4.8	Kampfmittel.....	8
A.4.9	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	8
A.4.10	Unterrichtungspflichten.....	9
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	9
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	9
A.7	Sofortige Vollziehung	9
A.8	Gebühr und Auslagen	9
A.9	Hinweise	9
A.9.1	Artenschutz	9
A.9.2	Wasserrecht.....	9
B.	Begründung	11
B.1	Sachverhalt.....	11
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	11
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	12
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	13
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	16
B.2.1	Rechtsgrundlage	16
B.2.2	Zuständigkeit.....	16
B.3	Umweltverträglichkeit.....	16
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	16
B.4.1	Planrechtfertigung	16
B.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege sowie Artenschutz.....	17
B.4.3	Immissionsschutz.....	18
B.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	18
B.4.5	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen.....	18
B.4.6	Kampfmittel.....	18

B.4.7	Variantenentscheidung, gleichzeitig Entscheidung über die Einwendung P-02 .18	
B.4.8	Entscheidung über einen Entschädigungsanspruch aufgrund von Um- und Mehrwegen; gleichzeitig Entscheidung über die Einwendungen P-01 und P-02	25
B.4.9	Einwendung P-01 – Bestehendes Nutzungsrecht und historische Zuwegung ...	27
B.4.10	Einwendung P-01 – Einschränkungen für die landwirtschaftliche Nutzung und Pensionspferdehaltung	28
B.4.11	Einwendung P-01 – Auswirkungen auf bestehende Pachtverhältnisse.....	30
B.4.12	Einwendung P-01 – Fehlende Ermittlung der Auswirkungen auf private Belange	31
B.4.13	Trilaterales Gespräch am 09.09.2025 bezüglich der Einwendung P-01.....	32
B.4.14	Einwendung P-02 - Verstoß gegen das Abwägungsgebot wegen unterbliebener Berücksichtigung schützenswerter Belange des Betroffenen.....	33
B.4.15	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	37
B.5	Gesamtabwägung.....	37
B.6	Sofortige Vollziehung	38
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	38
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	39

Auf Antrag der DB InfraGO AG, Programme NRW (I.II.-W-P-N) (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Warendorf, Auflassung BÜ Km 23,745 , Strecke 2013“ in der Gemeinde Warendorf, Bahn-km 23,745 bis 23,745 der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen/ Änderungen/ Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rückbau der Straßenbefestigung im Kreuzungsbereich am Bahnübergang
- Rückbau der Beschilderung
- Ergänzungen von Stahlschutzplanken
- Sicherung der Anlage durch einen Bahngraben

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 21.06.2024, 14 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtskarte Planungsstand: 21.06.2024, Maßstab 1 : 15000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan Planungsstand: 21.06.2024, Maßstab 1 : 5000	nur zur Information
3	Lageplan Planungsstand: 21.06.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 21.06.2024, 1 Blatt	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5	Grunderwerbsplan Planungsstand: 21.06.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 21.06.2024, 1 Blatt	festgestellt
8.1	Kreuzungsplan BÜ 23,7, Planungsstand: 21.06.2024, Maßstab 1 : 250	festgestellt
8.2	Umfahrungsmöglichkeit, Planungsstand: 21.06.2024, Maßstab 1 : 4000	festgestellt
9-10	entfällt	
11	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan BÜ 23,7, Planungsstand: 21.06.2024, Maßstab 1 : 500	festgestellt
12	Kabel- und Leitungsplan BÜ 23,7, Planungsstand: 21.07.2024, Maßstab 1 : 1000	nur zur Information

A.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 VV BAU und VV BAU-STE

Die nach der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) notwendigen Anträge sind rechtzeitig vor Baubeginn zu stellen und die erforderlichen Unterlagen einzureichen. Die Überwachung der Erstellung wird nach der VV BAU bzw. VV BAU-STE erfolgen.

Das entsprechende Prüf- und Bewertungsverfahren ist bei einer von den Mitgliedstaaten der EU „benannten Stelle“ zu beantragen und von dieser durchzuführen. Durch die EG-Prüfung wird geprüft, ob die Parameter der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) beachtet wurden. Die einschlägigen TSI sind einzuhalten.

A.4.2 Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften

Bei der Ausführungsplanung, dem Bau und Betrieb der Anlage sind insbesondere folgendes zu beachten:

- die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- die Unfallverhütungsvorschriften der gesetzlichen und autonomen Unfallversicherer sowie die Betriebssicherheitsverordnung,
- die Regeln der Sicherheitstechnik, insbesondere ist beim Bau der Anlage zu gewährleisten, dass Betriebsgefährdungen des Eisenbahnverkehrs und Gefährdungen der Reisenden ausgeschlossen werden,
- das Arbeitsschutzgesetz sowie die Baustellenverordnung.

A.4.3 Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz

Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) vom 21.06.2024 fixierten Schutzmaßnahmen sind einzuhalten und zu beachten.

A.4.4 Immissionsschutz

A.4.4.1 Baubedingte Lärmimmissionen

1. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Zweunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) zu beachten. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind einzuhalten. Sollten Messungen ergeben, dass die Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB (A) überschritten werden bzw. die im Baulärmgutachten ermittelte tatsächliche akustische Vorbelastung um mehr als 3 dB (A) überschritten wird, sind durch die Vorhabenträgerin geeignete Schutzvorkehrungen vorzusehen.
2. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach Stand der Technik vermeidbar sind (z. B. optimierte Aufstellung der Baumaschinen, Ausnutzen der schallabschirmenden Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse, Abschalten nicht genutzter Fahrzeuge und Maschinen).
3. Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass während der Bauzeit geräuscharme Baumaschinen entsprechend der Geräte- und

Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV – eingesetzt werden. Es sind Bauverfahren bevorzugt einzusetzen, die lärmarme Vorgehensweisen beinhalten.

4. Für nächtliche Bauarbeiten ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Ausnahmegenehmigung bei der zuständigen Behörde zu beantragen.
5. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere die Art, den Umfang und die Dauer der Bautätigkeiten sowie die Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Betroffenen in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären.
6. Das Baustellenpersonal ist für das Thema Lärm zu sensibilisieren.
7. Die Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahme sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Betroffenen in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

A.4.4.2 Stoffliche Immissionen

Stoffliche Immissionen durch Staubaufwirbelungen und Abgase sind durch geeignete Maßnahmen (z.B. Befeuchtung des Bodens, Abschalten nicht genutzter Baufahrzeuge) so weit wie möglich zu vermeiden.

A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die anfallenden Abfälle sind entsprechend den Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) sowie den dazu ergangenen Verordnungen ordnungsgemäß zu entsorgen. Die anfallenden Abfälle sind getrennt zu sammeln und zu verwerten bzw. entsorgen (§ 9 KrWG; § 8 GewAbfV).

A.4.6 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Für alle im Baubereich vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, die potentiell vom Bauvorhaben betroffen sind, sind die allgemeinen oder betreiberspezifischen Merkblätter, Hinweise, Richtlinien und Schutzanweisungen in jedem Fall zu beachten.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist die aktuelle Lage der Leitungen bei den jeweiligen Leitungsbetreibern erneut abzufragen.

A.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten

Die Sicherheit und Ordnung des öffentlichen Verkehrs dürfen durch die Maßnahmen nicht gefährdet werden.

A.4.8 Kampfmittel

Ist bei der Durchführung von Erdarbeiten auf der Gesamtfläche der Erdaushub außergewöhnlich verfärbt oder werden verdächtige Gegenstände beobachtet, sind die Arbeiten sofort einzustellen und es ist unverzüglich die nächstgelegene Polizeidienststelle, das zuständige Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu verständigen.

A.4.9 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter so gering wie möglich gehalten werden.
2. Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung möglichst in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin möglichst in Abstimmung mit den Eigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder die Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.
3. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.
4. Während der Baudurchführung ist sicherzustellen, dass bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken genutzt werden können. Sollte dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein, sind die Betroffenen rechtzeitig zu unterrichten.

A.4.10 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.9 Hinweise

A.9.1 Artenschutz

Ein Eintreten von Verbotstatbeständen (u. a. Tötung und Störung geschützter Tiere sowie die Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten) gemäß §§ 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG durch das geplante Vorhaben ist auszuschließen. Bei Zuwiderhandlungen drohen die Bußgeld- und Strafvorschriften der §§ 69 ff. BNatSchG.

A.9.2 Wasserrecht

Für die bestehenden Bahnseitengräben ist eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Sollte hierbei bereits ein Wasserrecht bestehen, so ist dies den neuen Umständen anzupassen. Sollte kein aktuelles Wasserrecht bestehen, so sollte dies im Zuge

der Abarbeitung der „Alten Rechte“ beantragt werden. Ein Wasserrechtsantrag hierzu ist beim Sachbereich 6 West des Eisenbahn-Bundesamtes zu stellen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Warendorf, Auflassung BÜ Km 23,745 , Strecke 2013“ hat die Auflassung und den Rückbau eines Bahnübergangs zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 23,745 bis 23,745 der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück in Warendorf. Der Bahnübergang verbindet die südlich der Bahnstrecke gelegenen landwirtschaftlichen Flächen und Hofstellen mit der Bundesstraße.

Der vorhandene, nicht technisch gesicherte Bahnübergang wird beseitigt. Die Bahnübergangsbefestigung, die Wegbefestigungen im Kreuzungsstück sowie die Andreas-kreuze 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 23,466 und in Gegenrichtung bei km 24,020 zurückgebaut.

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 kmh
- Streckenklasse CE
- Bremsweg: 400 m
- Streckenblock (Elektronisches Stellwerk – Zentralblock)
- Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB 90)
- Ausrüstung mit Global System for Mobile Communication - Rail (GSM-R)
- 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. Weiter bestehen Zufahrten von den zuführenden Wegen und Grundstücken zur Bundesstraße.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit plant die Vorhabenträgerin, im Streckenabschnitt Neuwarendorf der Strecke 2013 Münster (Westfalen) Hauptbahnhof – Rheda-Wiedenbrück insgesamt 5 nicht technisch gesicherte Bahnübergänge zu beseitigen, u. a. den hier vorliegenden.

Nach Auflassung des Bahnübergangs 23,745 bestehen zwei Umfahrungsmöglichkeiten von jeweils 1,9 bis 2,6 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. den geplanten Bahnübergang 23,020) und dann ebenfalls über die Straße Katzheide möglich (siehe Anlage 08-2 der Bahnübergangsplanung).

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, Programme NRW (I.II.-W-P-N) (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 09.10.2024, Az. I.II.-W-P-N, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Warendorf, Auflassung BÜ Km 23,745 , Strecke

2013" beantragt. Der Antrag ist am 17.10.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, eingegangen.

Mit Schreiben vom 08.11.2024 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 13.12.2024 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 17.01.2025, Az. 641pa/052-2024#059, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Münster
2.	Kreis Warendorf
3.	Stadt Warendorf
4.	Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen
5.	Landwirtschaftskammer NRW
6.	Landesbetrieb Straßenbau NRW

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Münster Stellungnahme vom 31.03.2025 , Az.25.17.05 (5/2025)
2.	Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen Stellungnahme vom 12.02.2025, Az. 2025-0002287
3.	Landesbetrieb Straßenbau NRW Stellungnahme vom 18.02.2025, Az. 2025-0004731/ML/4409
4.	Stadt Warendorf Stellungnahme vom 09.04.2025

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben sind gemäß § 18a Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Zeit vom 10.02.2025 bis einschließlich 10.03.2025 auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt worden.

Zusätzlich ist die Bekanntmachung in örtlichen Tageszeitungen erfolgt, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Die Anhörungsbehörde hat in der Bekanntmachung darauf hingewiesen, dass und wo der Plan elektronisch veröffentlicht wird und dass eine leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit zur Verfügung gestellt werden kann.

Aufgrund dieser Veröffentlichung sind zwei private Einwendungsschreiben eingegangen (Einwender P-01 und P-02).

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG nach Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens auf eine Erörterung verzichtet.

Ein Erörterungstermin könnte im konkreten Fall, gemessen an seiner Rechtsschutz- und Informationsfunktion für die zwei privaten Einwender, der Befriedungsfunktion sowie der Aufklärungsfunktion (in Bezug auf den Sachverhalt sowie das Abwägungsmaterial) keinen merklichen Gewinn bringen, der den Zeit-, Kosten- und Organisationsaufwand für diesen Verfahrensschritt rechtfertigen würde.

Die privaten Einwender hatten Gelegenheit sich zu äußern. Der private Einwender P-01 hat das durch seine rechtliche Vertretung, den Westfälisch-Lippischen Landwirtschaftsverband e.V. (WLV) getan. Der private Einwender P-02 hat dies durch seinen Rechtsanwalt getan. Es fand eine trilaterale Videokonferenz am 09.09.2025 unter Beteiligung

des Privateinwenders P-01, seiner Rechtsvertretung, der Vertreter der Vorhabenträgerin sowie des Eisenbahn-Bundesamts statt.

Mit dem Einwender P-02 fand eine trilaterale Videokonferenz am 20.08.2025 unter Beteiligung des Privateinwenders, seiner Rechtsvertretung, der Vertreter der Vorhabenträgerin sowie des Eisenbahn-Bundesamts statt. Diese Besprechung erfolgte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens 641pa/052-2024#058, das die Schließung des benachbarten Bahnübergangs 23,654 in Warendorf betrifft. In diesem Gespräch wurden die Belange des Einwenders sowie die Umwegebeziehungen, die ihm durch die BÜ-Schließungen entstehen, erörtert. Die Fronten zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin erschienen in diesem Gespräch bereits sehr verhärtet, sodass ein weiteres trilaterales Gespräch im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keinen Erfolg mehr versprach und daher von der Anhörungsbehörde als nicht mehr zielführend betrachtet wurde.

Die Rechtsschutzfunktion sowie die Informationsfunktion für den Einwender sind durch den bisherigen Austausch im Anhörungsverfahren schon genügend erfüllt. Es ist nicht zu erwarten, dass in einem Erörterungstermin über die schon ausgetauschten Einwendungen und Stellungnahmen hinaus weitere, dem EBA nicht bereits bekannte Tatsachen und Auffassungen übermittelt werden, die für die Entscheidung relevant sein könnten, d. h. auch für die Aufklärungsfunktion ist von einem Erörterungstermin kein Mehrwert zu erwarten. Hinzu kommt, dass die Vorhabenträgerin zugesagt hat, alle Forderungen der TÖB zu erfüllen, sodass für die TÖB kein Erörterungsbedarf mehr besteht. Die Abwägung der betroffenen Interessen ergibt, dass ein Verzicht auf den Erörterungstermin verhältnismäßig und daher ermessensfehlerfrei möglich ist.

Die Bedenken und Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange sowie der Einwender wurden größtenteils durch den Schriftverkehr, zusätzliche Abstimmungen, Synopsen sowie durch die vorgeschlagenen und abgestimmten Nebenbestimmungen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses aufgegriffen und weitgehend geklärt. Übrig gebliebene Bedenken zwischen der Vorhabenträgerin und den Einwendern beziehungsweise den Trägern öffentlicher Belange wurden in schriftlicher Form weiter erörtert, und die jeweiligen Standpunkte wurden ausgetauscht. Die Ergebnisse dieses Dialogs fließen in den vorliegenden Beschluss ein.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG, Programme NRW (I.II.-W-P-N).

B.3 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPg.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Beseitigung nicht technisch gesicherten Bahnübergangs erfolgt mit dem übergeordneten Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit. 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 einer Vielzahl von Unfällen durch Kollision von Zügen mit Straßenverkehrsteilnehmern. Neben dem erhöhten Unfallpotential an diesen Bahnübergängen beeinflussen die Querungsstellen die Verkehrsabläufe auf Straße

und Schiene ungünstig. Aufgrund fehlender Aufstellflächen und Abbiegefahrstreifen kann es zu Rückstau am und auf dem Bahnübergang kommen. Die Streckengeschwindigkeit des Schienenverkehrs muss aufgrund der nicht vorhandenen technischen Sicherung reduziert werden, so dass daraus Fahrzeitverluste resultieren. Zudem wird die Umgebung durch die erforderlichen akustischen Signale der Triebfahrzeuge an dieser Vielzahl von Bahnübergängen beeinträchtigt.

Dass die Beseitigung eines Bahnübergangs der Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs dienen kann, kommt ferner auch in § 3 Nr. 1 des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EKrG) zum Ausdruck: Hier wird die Beseitigung einer Kreuzung als eine Maßnahme genannt, die geboten sein kann, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert.

Das Vorhaben dient somit in erster Linie der Erhöhung der Sicherheit und damit dem Schutz von Leben, Gesundheit und Sachwerten. Die Strecke 2013 ist zudem eine wichtige Bahnstrecke für das regionale Streckennetz. Auf ihr wird der Schienenpersonennahverkehr abgewickelt, der die Mobilität der Bevölkerung sicher- und einen Teil der verfassungsrechtlich geschützten Daseinsvorsorge darstellt. Das Vorhaben dient daher auch der Sicherstellung eines reibungslos funktionierenden SPNV. Es fördert damit des Weiteren auch den Klimaschutz durch die Stärkung der Eisenbahn als klimafreundlichem Verkehrsmittel. Das Bauvorhaben ist somit in mehrfacher Hinsicht von öffentlichem Interesse. Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege sowie Artenschutz

Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Werden die Nebenbestimmungen unter A.4.3 beachtet, sind vor diesem Hintergrund keine Eingriffe in Natur und Landschaft im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens ersichtlich.

B.4.3 Immissionsschutz

B.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Bauarbeiten unterliegen bei Einsatz von Baumaschinen den speziellen Anforderungen an den Betrieb nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen (§ 22 Abs. 1 BImSchG). Gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG bestimmt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 die maßgeblichen Regeln zum Schutz vor schädlichen Einwirkungen durch Baulärm. Darin sind unter 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Die Nebenbestimmungen unter A.4.4.1 dienen dementsprechend dem Schutz vor baubedingten Lärmimmissionen.

B.4.3.2 Stoffliche Immissionen

Die Nebenbestimmung unter A.4.4.2 ist geboten, um die stofflichen Immissionen durch aufgewirbelten Staub und Abgase zu minimieren.

B.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die Nebenbestimmungen unter A.4.5 dienen der Schonung der natürlichen Ressourcen und dem Schutz von Menschen und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen.

B.4.5 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Nebenbestimmungen unter A.4.6 ergeben sich aus den Stellungnahmen der verschiedenen Leitungsbetreiber. Sie sind aus Gründen besonderer Vorsorge geboten und erschweren den Bauablauf nicht erheblich.

B.4.6 Kampfmittel

Die Nebenbestimmung unter A.4.8 sind erforderlich zum Schutz vor Gefahren, die mit einer nicht auszuschließenden Kampfmittelbelastung verbunden sind.

B.4.7 Variantenentscheidung, gleichzeitig Entscheidung über die Einwendung P-02

Die Vorhabenträgerin war berechtigt, sich für die gewählte Umsetzungsvariante zu entscheiden. Die Betrachtung der Vorhabenträgerin genügt dabei den Anforderungen an eine Variantenuntersuchung. In der Planfeststellung müssen die ernsthaft in Betracht kommenden Planungsvarianten im Hinblick auf die einzelnen betroffenen Belange und

in der erforderlichen Tiefe bewertet, gewichtet und untereinander abgewogen werden. Eine Genehmigungsfähigkeit der beantragten Planung ist dann nicht gegeben, wenn eine Alternative sich als die eindeutig vorzugswürdige aufdrängt. Es müssen hierbei allerdings nicht alle denkbaren Varianten einer detaillierten Abwägung zugeführt werden. Vielmehr können Varianten, die sich schon bei einer Grobanalyse als offensichtlich mangelhaft und ungeeignet erweisen, bereits in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden. Kostengesichtspunkten können bei der Variantenauswahl eine entscheidende Bedeutung zukommen, auch wenn die kostengünstige und hinsichtlich der übrigen Parameter zumutbare Lösung mit erheblichen Beeinträchtigungen anderer Belange einhergeht, die durch die teurere Variante vermieden werden könnten.

Im vorliegenden Fall hat die Vorhabenträgerin die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten untersucht und eine vertretbare Entscheidung getroffen. Im Rahmen der Vorplanung hat die Vorhabenträgerin folgende Varianten untersucht:

- i. Beibehaltung des Status Quo;
- ii. Änderung der 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.

i. 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 sei es in der Vergangenheit auf der Bahnstrecke 2013 an den nicht technisch gesicherten Bahnübergängen zu Unfällen durch Kollisionen von Zügen mit Straßenverkehrsteilnehmern gekommen.

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 seien dieser untergeordnet. Aufgrund dieser Vorfahrtsregelung sowie fehlender Aufstellflächen und Abbiegefahrstreifen könne eine gefahrlose Räumung des Bahnübergangs nicht gewährleistet werden. Die

Streckengeschwindigkeit des Schienenverkehrs müsse aufgrund der unzureichenden Sichtverhältnisse und der nicht vorhandenen technischen Sicherung reduziert werden, was zu Fahrzeitverlusten führe. Zudem werde die Umgebung durch die erforderlichen akustischen Signale der Triebfahrzeuge an den Bahnübergängen belastet.

ii. Änderung der Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen

Eine geänderte Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen sei 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 sei aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne weiteres möglich.

iii. Anbringen von Abschlüssen bei Privatüberwegen

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

iv. Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit

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

v. Nachrüstung einer technischen Sicherung

Die Nachrüstung einer technischen Sicherung sei eine wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit an einem Bahnübergang. Jedoch müssten 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 sei und nur von wenigen Fahrzeugen genutzt werde.

vi. Beseitigung des Bahnübergangs mit Errichtung eines Bahnseitenweges zum nächstgelegenen Bahnübergang

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 bestehe die Möglichkeit, die Anzahl an Bahnübergängen in einem Abschnitt und somit das Gefährdungspotential für die Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Bei erforderlichen Ergänzungen durch Ersatzwege sei jedoch eine Inanspruchnahme von Teilflächen erforderlich, und aus den veränderten Wegebeziehungen könnten 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 führe und eine wirtschaftlich sinnvolle Lösung darstelle, sei diese Variante im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung konkretisiert worden.

B.4.7.1 Einwendung P-02 - Rechtsfehlerhafte Variantenprüfung

Der Einwender führt aus, dass zwar ausweislich der Darlegungen des Erläuterungsberichts eine Variantenprüfung vorgenommen worden sei. Diese genüge den planfeststellungsrechtlichen Anforderungen jedoch bereits deshalb nicht, weil die schützenswerten Belange des Mandanten nicht berücksichtigt und damit auch nicht in die Variantenbetrachtung einbezogen worden seien, was ein zentrales Defizit der Variantenprüfung darstelle.

Bei der gebotenen Berücksichtigung der tangierten Belange des privaten Einwenders wäre auch unter Berücksichtigung des bestehenden Planungsermessens zwingend eine andere Variante zu wählen gewesen.

Es wird vorgebracht, dass namentlich insbesondere die verworfenen Alternativen des Anbringens von Abschlüssen bei Privatübergängen oder eines Ersatzes des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit zu nennen seien, die

ausschließlich unter Kostengesichtspunkten abgelehnt worden seien. Die Variantenprüfung genüge den rechtlichen Anforderungen bereits deshalb nicht, weil die angeführten Mehrkosten in keiner Weise quantifiziert worden seien. Davon abgesehen stellten Mehrkosten aber auch keinen absoluten Ausschlussgrund für Planungsvarianten dar, sondern seien stets in Relation zu den vorhabenbedingten Betroffenheiten zu sehen. Mit Blick darauf, dass das Beseitigungsvorhaben für den Mandanten aufgrund des Verlusts der Nutzbarkeit landwirtschaftlicher Flächen zu einer ganz erheblichen Betroffenheit führe, seien etwaige Mehrkosten der betreffenden Varianten nicht als unverhältnismäßig anzusehen, so dass zwecks Beibehaltung einer Zufahrtsmöglichkeit zu den landwirtschaftlichen Flächen eine der beiden genannten Varianten zu wählen gewesen wäre. Jedenfalls leide auch die diesbezügliche Abwägung daran, dass die betroffenen Belange des Mandanten nicht in die Abwägung eingestellt worden seien.

Vergleichbares gelte für die verworfene Alternative der Anbringung von Abschlüssen bei Privatüberwegen, die aus Gründen der Sicherheit des Straßenverkehrs – insbesondere wegen der Notwendigkeit, im öffentlichen Straßenraum anzuhalten – sowie aufgrund von Beeinträchtigungen des bahnparallelen Straßenverkehrs abgelehnt worden sei. Diesen Gesichtspunkten komme allenfalls eine untergeordnete Bedeutung zu, da der Privatweg ausschließlich für die Anfahrt der Maschinen zur Heuernte genutzt werde, die lediglich zweimal im Jahr erfolge.

B.4.7.2 Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Variantenprüfung entspreche den Vorgaben des § 18 AEG. Alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen seien geprüft und im Erläuterungsbericht dokumentiert worden.

Nach den Vorgaben der Rechtsprechung seien zwar alle Alternativen zu prüfen, die gemessen an den Planungszielen ernsthaft als Lösung in Betracht kommen. Es bestehe jedoch keine Pflicht, alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Der Sachverhalt sei nur insoweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung erforderlich sei. Alternativen dürften aufgrund einer Grobanalyse bereits in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden, wenn sie sich nach den in diesem Stadium des Planungsprozesses angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweisen als andere Varianten.

Nur wenn sich nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Maßnahme ergebe, seien die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter zu untersuchen.

Daher sei die Ermittlung des Sachverhalts und der berührten öffentlichen und privaten Belange relativ zur jeweiligen Problemstellung und der erreichten Planungsphase (gestuftes Verfahren) (ständige Rechtsprechung, vgl. u. a. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Beschluss vom 24.04.2009 – Az. 9 B 10/09).

Gemessen an diesen Vorgaben sei die Variantenprüfung fehlerfrei vorgenommen worden. Die angeführten Alternativen seien im Zuge der Planung betrachtet und auf Grundlage nachvollziehbarer Kriterien – unter anderem aufgrund deutlich erhöhter Kosten – als weniger geeignet eingestuft worden.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dürften Kostengesichtspunkte im Rahmen der Variantenabwägung berücksichtigt werden. Sie könnten sogar den Ausschlag für die Wahl einer Variante geben, wenn keine eindeutig vorzugswürdige Alternative vorliege. Eine detaillierte Quantifizierung der Kosten sei im Planungsstadium nicht erforderlich; es genügten belastbare Kostenschätzungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.07.2017 – 3 A 1.16).

Eine sachgerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Belange des Mandanten, habe stattgefunden.

Die Variante einer gesicherten Querung mittels Abschlüsse, etwa durch Schranken oder Tore, sei im Rahmen der Variantenprüfung betrachtet, jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Störungen im öffentlichen Straßenraum verworfen worden. Auch bei seltener Nutzung könne das notwendige Anhalten auf der parallel verlaufenden Straße eine Gefährdung darstellen und den Verkehrsfluss behindern. Zudem sei zu berücksichtigen, dass mit dem neu geschaffenen, öffentlich und technisch gesicherten Bahnübergang bei km 23,020 eine zumutbare Quermöglichkeit in unmittelbarer Nähe zur Hofstelle des Einwenders bestehe.

B.4.7.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin ist – insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um einen BÜ handelt, der im Wesentlichen als Privatüberweg genutzt wird – nachvollziehbar und daher nicht zu beanstanden. Insbesondere drängt sich keine der anderen Varianten als eindeutig vorzugswürdig auf.

Die Vorhabenträgerin hat die angeführten Alternativen im Zuge der Planung betrachtet und auf Grundlage nachvollziehbarer Kriterien, unter anderem aufgrund deutlich erhöhter Kosten, als weniger geeignet eingestuft. Eine sachgerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Belange des Einwenders, hat stattgefunden.

Zur Variante 1 (Beibehaltung des status quo):

Diese Variante ist allein deshalb nicht eindeutig vorzugswürdig, da der Ist-Zustand mit erheblichen Gefährdungen von Leben und Gesundheit von Menschen sowie der Gefahr der Beschädigung von Sachwerten durch Unfälle beim Kreuzungsvorgang verbunden ist. Die betreffende Strecke ist für eine überdurchschnittlich hohe Zahl von Unfällen mit Todesfolge bekannt. Auch die Erwägung der Vorhabenträgerin, die Streckengeschwindigkeit des Schienenverkehrs müsse aufgrund der unzureichenden Sichtverhältnisse und der nicht vorhandenen technischen Sicherung reduziert werden, was zu Fahrzeitverlusten führe, ist nachvollziehbar und trägt zu dem Ergebnis bei, dass diese Variante nicht als eindeutig vorzugswürdig einzustufen ist.

Zur Variante 2 (Änderung der Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen):

Die Variante 2 ist ebenfalls nicht eindeutig vorzugswürdig. Die Erwägung der Vorhabenträgerin, eine geänderte Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen seien wegen der vorhandenen Straßenverkehrsstärken und der großen Bedeutung der Bundesstraße unzumutbar, weil sie zu einer unverhältnismäßig starken Beeinträchtigung des Straßenverkehrs führen, ist nachvollziehbar. Die Gewährleistung des reibungslosen Straßenverkehrs auf der Bundesstraße für die Öffentlichkeit und die Verkehrsteilnehmer hat eine große Bedeutung.

Zur Variante 3 (Anbringen von Abschlüssen bei Privatüberwegen):

Diese Variante ist ebenfalls nicht eindeutig vorzugswürdig, weil sie mit Gefahren für Leben und Gesundheit von Menschen (durch Anhalten und Verlassen des Fahrzeugs durch den Fahrer im Straßenraum) sowie mit einer Beeinträchtigung des Straßenverkehrs verbunden ist.

Zur Variante 4 (Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit)

Diese Variante ist nicht eindeutig vorzugswürdig, weil die Errichtung einer Unter- bzw. Überführung der Straße oder Eisenbahnstrecke mit einem unverhältnismäßig hohen baulichen Aufwand, großen Flächeninanspruchnahmen und einer Beeinträchtigung

des Landschaftsbildes und der Umgebung verbunden wäre. Vor allem die Eingriffe in Natur und Landschaft stünden in keinem angemessenen Verhältnis zu der Nutzung der Querung. Hinzu kommt, dass eine solche Querung nach den eigenen Angaben des Einwenders P-02 eine große Durchfahrtsbreite für landwirtschaftliche Maschinen erfordern würde; die Errichtung einer solchen Brücke oder Unterführung für einen einzigen Nutzer wäre unverhältnismäßig.

Zur Variante 5 (Nachrüstung einer technischen Sicherung)

Auch diese Variante wäre zwar effektiv, aber dennoch nicht eindeutig vorzugswürdig, da der Neubau einer technischen Sicherung mit unverhältnismäßig hohem Aufwand und Kosten verbunden wäre, die außer Verhältnis zur Nutzung des Bahnübergangs als Zugang zu einem Privatweg stünde, der nur von wenigen Fahrzeugen genutzt wird. Entgegen den Ausführungen des Einwenders ist es zulässig, Kostengesichtspunkten bei der Variantenauswahl eine entscheidende Bedeutung zukommen zu lassen, auch wenn die kostengünstige und hinsichtlich der übrigen Parameter zumutbare Lösung mit Beeinträchtigungen anderer Belange einhergeht, die durch die teurere Variante vermieden werden könnten. Vorliegend werden die Belange des Einwenders zwar beeinträchtigt, jedoch nicht in unzumutbarer Weise, da ihm eine zumutbare alternative Wegeverbindung zur Verfügung steht (siehe dazu sogleich).

Zur Variante 6 (Beseitigung des Bahnübergangs mit Errichtung eines Bahnseitenweges zum nächstgelegenen Bahnübergang):

Da keine der anderen Varianten eindeutig vorzugswürdig ist, durfte die Vorhabenträgerin sich für diese Variante entscheiden. Die Beseitigung des Bahnübergangs verringert die Gefahren des status quo erheblich und erhöht die Verkehrssicherheit. Die Errichtung eines Bahnseitenweges und die Bündelung von Verkehren an einem technisch gesicherten Bahnübergang stellt eine alternative Querungsmöglichkeit dar (zur Zumutbarkeit der Umwege sogleich).

Damit ist die Einwendung, soweit sie die Variantenentscheidung angreift, zurückzuweisen.

B.4.8 Entscheidung über einen Entschädigungsanspruch aufgrund von Um- und Mehrwegen; gleichzeitig Entscheidung über die Einwendungen P-01 und P-02

Die durch die Schließung des Bahnübergangs hervorgerufenen Um- und Mehrwege bei der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke stellen ausschließlich mittelbar durch den Planfeststellungsbeschluss hervorgerufene Beeinträchtigungen dar, für die es – anders als bei einem direkten Rechtsentzug – eines

gesonderten Rechtsakts in Gestalt eines Enteignungsbeschlusses nicht bedarf. Daher hat die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach schon im Planfeststellungsbeschluss über solche Ansprüche zu entscheiden (vgl. BayVGH, Urteil vom 24.01.2011 - 22 A 09.40059 - juris, Rn. 149 m. w. N.).

Vorliegend überwiegt das öffentliche Interesse am antragsgegenständlichen Vorhaben, das dazu dient, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, gegenüber den widerstreitenden Belangen, ohne dass ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht, denn die Voraussetzungen für einen solchen Entschädigungsanspruch sind nicht erfüllt.

Die Festsetzung einer Entschädigung wegen vorhabenbedingter Umwege gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG kommt in Betracht, wenn Umwege den Betroffenen nicht zuzumuten sind. Dies ist anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalls zu beurteilen. So hat das Thüringer Obergerverwaltungsgericht einen durch die Beseitigung eines Bahnübergangs verursachten Umweg von maximal 6 km als noch zumutbar und damit als entschädigungslos hinzunehmenden Umstand betrachtet (ThürOVG, Urteil vom 19.05.2010 - 1 O 8/09 - juris, Rn. 52 ff.). Auch hat das Bundesverwaltungsgericht einen Abwägungsfehler im Fall eines Umwegs von bis zu 3 km durch eine Beseitigung eines Bahnübergangs sowie einen Entschädigungsanspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG verneint (BVerwG, Urteil vom 28.01.2004 - 9 A 27/03 - juris, Rn. 2, 20 ff. und 30 = NVwZ 2004, 990-991).

Maßstab für die Zumutbarkeit ist allerdings nicht allein die zusätzliche Wegstrecke; es kommt auch darauf an, wie oft sie im Rahmen der Betriebsabläufe zurückgelegt werden muss und ob dabei besondere Probleme etwa durch das Treiben von Vieh über öffentliche Straßen entstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 15/83 - juris, Rn. 32 = BVerwGE 71, 166-175 zu § 17 Abs. 4 FStrG a. F.). Ein erheblicher und daher ausgleichsbedürftiger Nachteil im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG liegt dabei jedenfalls dann vor, wenn die Bewirtschaftung einer Betriebsfläche wegen der verlängerten Wege zur Hofstelle den Mindestbeitrag dieser Fläche zur Abdeckung der Festkosten, Steuern und Lebenshaltungskosten nicht mehr voll gewährleistet (modifizierter Reinertrag) (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.12.1987 - 4 C 49/83 - juris, Rn. 11 = NVwZ 1989, 147-148 zu § 17 Abs. 4 FStrG a. F.).

Nach diesen Maßstäben besteht in den vorliegenden Fällen kein Entschädigungsanspruch, denn die Voraussetzungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind nicht erfüllt:

So hat die Vorhabenträgerin in der Unterlage 8.2 dargestellt, welche Umwege sich bei Schließung des Bahnübergangs ergeben. Die Länge des Umwegs beträgt danach je

nach Richtung der Umfahrung ca. 2 bzw. ca. 2,5 km. Damit handelt es sich um Umwege von weniger als 3 km Länge; diese erscheinen angesichts der Umstände des vorliegenden Einzelfalls ohne Gewährung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach als noch zumutbar.

Ferner hat der Einwender P-02 besondere Probleme etwa durch das Treiben von Vieh über öffentliche Straßen nicht dargelegt. Einwender P-01 hat zwar dargelegt, dass die Nutzer den Bahnübergang nutzen, um die Weide nördlich des Bahnübergangs für Ausritte zu nutzen, aber diese Weide ist auch über die alternative Wegeführung in zumutbarer Weise erreichbar.

Somit sind vorliegend keine nachteiligen Wirkungen des Vorhabens auf die Rechte der Bewirtschafter land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen im Umfeld des BÜ 23,6 i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ersichtlich, denn es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Verwirklichung des Vorhabens zu unzumutbaren Umwegen führen könnte. Die alternativen Wegeverbindungen nach der Schließung des Bahnübergangs erscheinen trotz der damit verbundenen Umwege als zumutbar; verbleibende Nachteile sind entschädigungslos im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2005 - 9 A 12/05 - juris, Rn. 22 = NVwZ 2006, 603-605).

Das öffentliche Interesse an der Aufhebung des Bahnübergangs überwiegt somit gegenüber den widerstrebenden Belangen, ohne dass es einer Entschädigung wegen damit verbundener Um- und Mehrwege bedürfte.

Eine weitere Auseinandersetzung mit den Argumenten des Einwenders P-02 erfolgt sogleich im Zusammenhang mit der Behandlung seines Einwandes, eine entschädigungslose Schließung des Bahnübergangs verstoße gegen das Abwägungsgebot.

B.4.9 Einwendung P-01 – Bestehendes Nutzungsrecht und historische Zuwegung

Der Einwender P-01 hat fristgerecht eine Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben. Er betreibt ca. 100 m südlich des Bahnübergangs 23,745 eine Pferdepension.

B.4.9.1 Vortrag des Einwenders

Der Einwender trägt anhand eines Beleges vor, dass für seine Hofstelle Neuwarendorf 2, 48231 Warendorf ein Nutzungsrecht für die Zuwegung bestehe. Bereits vor Errichtung der Bahnstrecke – also vor über 100 Jahren – würde diese Zuwegung von seinen Rechtsvorgängern genutzt. Eine Schließung des Bahnübergangs führe zu deutlichen wirtschaftlichen Nachteilen für den Einwender.

B.4.9.2 Erwidering der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die vorgelegte Vereinbarung vom 29.11.2005 sich auf den Bahnübergang 23,745 beziehe und die Benutzungsbedingungen für den Einwender festlege. Das Überfahrtsrecht sei im Wege der Leihe (§§ 598 ff. BGB) begründet und habe keinen Anspruch auf dauerhaften Fortbestand. Die Leihe könne immer entzogen werden, wenn der Zweck der Leihe erfüllt sei. Im vorliegenden Fall diene der Bahnübergang der Anbindung an das öffentliche Wegenetz. Da bereits eine weitere Anbindung an das öffentliche Wegenetz über die südlich gelegene Katzheide bestehe, sei der Zweck der Leihe nicht mehr erforderlich. Die Leihe könne somit entzogen werden.

Ein Überfahrtsrecht privatrechtlicher Natur begründe kein planungsrechtliches Abwägungshindernis. Nach ständiger Rechtsprechung bestehe kein Anspruch auf Erhalt einer bestimmten Wegeführung oder Verkehrslage. Auch eine langjährige Nutzung begründe regelmäßig keinen unüberwindlichen Belang für die Fachplanung (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12.05, Rn. 22; Urt. v. 28.01.2004 – 9 A 27.03, Rn. 21).

Die Belange des Einwenders würden im Rahmen der fachplanerischen Abwägung gemäß § 18 AEG berücksichtigt. Ein Abwägungsfehler läge nicht vor.

B.4.9.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung wird diesbezüglich zurückgewiesen. Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind nachvollziehbar. Entscheidend für die Abwägung ist hier der Umstand, dass das Grundstück des Einwenders weiterhin über die Straße Katzheide erschlossen und die Nutzung der alternativen Zuwegungen ihm zuzumuten ist. Bezüglich der Um- und Mehrwege wird ferner auf den Abschnitt 4.8. verwiesen.

B.4.10 Einwendung P-01 – Einschränkungen für die landwirtschaftliche Nutzung und Pensionspferdehaltung

B.4.10.1 Vortrag des Einwenders

Durch die Schließung des Bahnübergangs sei für den Einwender die wirtschaftliche Nutzung folgender Grundstücke wesentlich erschwert bzw. nicht mehr gegeben:

- Grundstück der Gemarkung Warendorf, Flur 5, Flurstück 167 (Grünland)
- Grundstück der Gemarkung Warendorf, Flur 5, Flurstück 165 (Wald)

Zum einen habe der Einwender zur Bewirtschaftung seiner Flächen erhebliche Umwege in Kauf zu nehmen. Bei der Schließung des Bahnübergangs verstehe es sich von selbst, dass die Grundstücke, aufgrund des erheblichen Umweges, beispielsweise nicht mehr für Ausritte genutzt werden könnten.

B.4.10.2 Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die genannten Grundstücke des Einwenders lägen nördlich der Bahnstrecke und seien vom Vorhaben zur Auflassung des Bahnübergangs km 23,745 nicht unmittelbar betroffen. Die Auflassung erfolge zur Herstellung eines technisch gesicherten und verkehrssicheren Zustands. Die Flächen würden durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen oder überplant. Eine alternative verkehrliche Erschließung bleibe weiterhin bestehen.

Bei der Auflassung eines Bahnübergangs seien Umwege für die betroffenen Anwohner zumutbar. Der Anliegergebrauch würde nicht verletzt, wenn weiterhin Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken bestünden.

Insbesondere bestehe kein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer besonders vorteilhaften Verkehrsverbindung. Der sogenannte Anliegergebrauch gewähre keinen Rechtsanspruch gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung. Anlieger würden durch eine Verschlechterung der für ihre Grundstücke bestehenden Verkehrsverhältnisse in aller Regel nicht in ihren Rechten verletzt. Ein etwaiges Vertrauen in den Fortbestand einer bestimmten Verkehrslage („Lagevorteil“) sei regelmäßig kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang (Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 21.12.2005 – Az. 9 A 12.05; Urteil vom 28.01.2004 – Az. 9 A 27.03). Das bedeute zugleich, dass Nachteile einer Änderung der Verkehrslage zumindest dann entschädigungslos hinzunehmen seien, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besäßen. Ein Ersatzweg sei dabei nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig sei. Ausreichend sei eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Nach diesen Maßstäben sei auch die Frage der Zumutbarkeit von Umwegen zu beurteilen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.12.2005 – Az. 9 A 12.05).

Die Belange des Einwenders würden in die fachplanerische Abwägung gemäß § 18 AEG eingestellt. Ein Abwägungsfehler läge nicht vor.

B.4.10.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin sind nachvollziehbar. Entscheidend für die Abwägung ist hier der Umstand, dass das Grundstück des Einwenders weiterhin über die Straße Katzheide erschlossen und die Nutzung der alternativen Zuwegungen ihm zuzumuten ist. Bezüglich der Um- und Mehrwege wird ferner auf den Abschnitt 4.9. verwiesen.

Wenn der Einwender vorträgt, durch die Schließung des Bahnübergangs sei für ihn die wirtschaftliche Nutzung zweier Grundstücke wesentlich erschwert bzw. nicht mehr gegeben, so bleibt es bei einer Behauptung ohne substantiierte Darlegungen zur Begründung. Bloße Umwege führen nicht zum Entfall einer wirtschaftlichen Nutzung der Grundstücke. Da es keine weiteren Anhaltspunkte für einen solchen Entfall gibt und eine substantiierte Begründung nicht vorgetragen wird, besteht an dieser Stelle auch kein Anlass für weitere Sachverhaltsermittlungen durch die Planfeststellungsbehörde.

B.4.11 Einwendung P-01 – Auswirkungen auf bestehende Pachtverhältnisse

B.4.11.1 Vortrag des Einwenders

Der Einwender habe das aus Sicht der Bundesstraße hinter dem Bahnübergang gelegene Grundstück der Gemarkung Warendorf, Flur 5, Flurstück 470 seit Jahrzehnten gepachtet. Dieses Pachtverhältnis sei ursprünglich mit den Rechtsvorgängern begründet und sei weiterhin in Kraft. Bei Schließung des Bahnübergangs sei diese Fläche von der Bundesstraße aus nicht mehr erschlossen. Im Falle einer Beendigung des Pachtverhältnisses wäre zudem notwendig, dass ein Nachpächter über die Hofstelle oder weitere Flächen des Einwenders fahre, um das Grundstück zu erreichen – was zu erheblichen Nutzungskonflikten führen würde.

B.4.11.2 Erwiderung der Vorhabenträgerin

Das betroffene Pachtgrundstück werde durch das Vorhaben zur Auflassung des Bahnübergangs km 23,745 nicht unmittelbar in Anspruch genommen. Eine planungsrechtlich relevante Betroffenheit läge nicht vor.

Ein Anspruch auf Beibehaltung einer bestimmten Zufahrt bestehe nicht. Etwaige Nutzungskonflikte infolge privatrechtlicher Vereinbarungen würden nicht in den Anwendungsbereich des Planfeststellungsverfahrens fallen.

B.4.11.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Pachtgrundstück ist für den Einwender (Pächter) auch nach Schließung des Bahnübergangs erreichbar. Nach einer eventuellen Kündigung des Pachtvertrages ist der Einwender bezüglich dieses Flurstückes 470 nicht mehr betroffen. Die künftige Erreichbarkeit dieses Flurstücks ist demnach nicht mehr sein Belang.

B.4.12 Einwendung P-01 – Fehlende Ermittlung der Auswirkungen auf private Belange

B.4.12.1 Vortrag des Einwenders

Es sei festzustellen, dass im bisherigen Verfahren keine hinreichende Ermittlung der wirtschaftlichen Auswirkungen auf die privaten Belange des Einwenders erfolgt sei. Im Erläuterungsbericht fehlten insbesondere Untersuchungen zu Bewirtschaftungserfahrungen für die landwirtschaftliche Nutzung der Flächen des Einwenders sowie für seine betriebene Pensionspferdehaltung. Eine sachgerechte Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Interessen sei nicht erfolgt.

B.4.12.2 Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die im Eigentum des Einwenders befindliche Hofstelle Neuwarendorf 2 liege in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang 23,745, werde durch das Vorhaben aber nicht unmittelbar in Anspruch genommen. Die verkehrliche Erschließung bleibe bestehen, eine direkte oder nachhaltige Beeinträchtigung der Wohnnutzung, Pensionspferdehaltung oder landwirtschaftlichen Nutzung läge nicht vor.

Maßgeblich sei, ob das Vorhaben nach § 18 AEG zu einer beachtlichen Beeinträchtigung privater Belange führe. Eine solche sei im Rahmen der Planung nicht ersichtlich. Die planerische Einschätzung, wonach keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf das Wohn- und Arbeitsumfeld entstehen (vgl. Erläuterungsbericht S. 10) würden vor dem Hintergrund des tatsächlichen Einwirkungsbereichs getroffen und seien nachvollziehbar.

Die Berücksichtigung weitergehender Belange war daher nicht erforderlich, ein Abwägungsfehler läge nicht vor.

B.4.12.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Vorhabenträgerin hat die angeführten Alternativen im Zuge der Planung betrachtet und auf Grundlage nachvollziehbarer Kriterien, unter anderem aufgrund deutlich erhöhter Kosten, als weniger geeignet eingestuft. Eine sachgerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Belange des Einwenders, hat

stattgefunden. Eine ausführliche Variantenprüfung findet sich im Abschnitt 4.7 und eine Abhandlung über die zumutbaren Um- und Mehrwege findet sich im Abschnitt 4.8.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

B.4.13 Trilaterales Gespräch am 09.09.2025 bezüglich der Einwendung P-01

Im Rahmen eines trilateralen Gesprächs (Einwender P-01, Vorhabenträgerin, EBA) haben die Beteiligten erfolglos versucht, die Einwendungen einvernehmlich auszuräumen.

Die Vorhabenträgerin sieht keinen Rechtsanspruch des Einwenders auf Entschädigung. Die Anbindung des betroffenen Flurstücks bleibe durch den bestehenden Weg Katzheide weiterhin gewährleistet, und es bestehe kein Risiko einer Schlechterstellung.

Der Einwender führt aus, es gebe ein Gutachten von 2018 zum Wert als Ausgangsbasis für eine Entschädigung. Die Vorhabenträgerin erwiderte, dass im Jahr 2018 das jetzige Team die Planung übernommen habe und zu dem Ergebnis gekommen sei, dass kein Anspruch auf Entschädigung bestehe.

Bezüglich der Erreichbarkeit der betroffenen Flächen führt die Vorhabenträgerin aus, dass diese über die Katzheide erschlossen seien. Der Einwender erwidert, dass diese Wegebeziehung nicht zumutbar sei. Die Pensionspferde und Reitpferde zeigten Scheuverhalten und es sei schwierig, die Pferde über die alternative Wegebeziehung zur Weide zu führen. Die Flächen nördlich des Bahnübergangs würden zu Ausritten genutzt. Bei der alternativen Route müssten die Pferde durch ein Industriegebiet geführt werden.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass das Nutzungsrecht eine Leihe sei und entzogen werden könne, wenn es eine zumutbare andere Wegebeziehung gäbe. Der Weg sei nicht gewidmet, daher unterläge er der Disposition der DB. Es habe damals diesen Vorschlag der Entschädigung gegeben, die Entschädigung sei dem Einwender aber nicht hoch genug gewesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Neben dem alternativen Weg durch das Industriegebiet zu den nördlich des Bahnübergangs gelegenen Flurstücken gibt es auch einen weiteren Weg über die künftige Büstra 23,0 (siehe Unterlage 8.2). Dieser Weg ist mit 2,6 km zwar etwas länger als der Weg durch das Industriegebiet, er ist aber immer noch kürzer als 3 km und somit durchaus zumutbar (siehe Abschnitt 4.8).

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

B.4.14 Einwendung P-02 - Verstoß gegen das Abwägungsgebot wegen unterbliebener Berücksichtigung schützenswerter Belange des Betroffenen

Der Einwender P-02 hat fristgerecht eine Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben.

Der durch den Einwender bewirtschaftete und bewohnte landwirtschaftliche (Neben-)Betrieb liegt südlich der Bundesstraße 64 in Höhe des Bahnübergangs 23,654, der nach den gegenwärtigen Planungen ebenfalls beseitigt werden soll.

Die Aspekte der Einwendung, die die Variantenentscheidung betreffen, sind in diesem Beschluss weiter oben im Rahmen der Bewertung der Variantenentscheidung behandelt worden. Die Einwendung befasst sich im Übrigen hauptsächlich mit dem Thema eines möglichen Verstoßes gegen das Abwägungsgebot, ist aber dem Ziel nach im Wesentlichen auf eine Entschädigungszahlung an den Einwender gerichtet.

B.4.14.1 Vortrag des Einwenders

Der Einwender trägt vor, das Vorhaben sei bereits deshalb nicht feststellungsfähig, weil die erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Belange des Einwenders unberücksichtigt geblieben seien und damit ein Verstoß gegen das planfeststellungsrechtliche Abwägungsgebot vorliege.

Die beabsichtigte Schließung des Bahnübergangs würde erhebliche Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders nach sich ziehen. Die Planbetroffenheit ergebe sich daraus, dass ein Teil der landwirtschaftlichen Flächen im Falle einer Beseitigung des Bahnübergangs nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden könnte. Betroffen seien insbesondere die südlich der Bundesstraße 64 gelegenen Flächen, die westlich und östlich an den zu dem bestehenden Bahnübergang führenden Privatweg angrenzen. Die angrenzenden Flächen würden zum Anbau von Heu genutzt. Die Heuernte erfolge zweimal jährlich durch Lohnunternehmer, die mit großdimensionierten Maschinen arbeiteten und zwingend auf eine Zufahrt von der Bundesstraße aus über den Bahnübergang angewiesen seien. Eine alternative Anfahrt über die Straße Katzheide sei ausgeschlossen, da der durch die Hofstelle führende Weg eine Engstelle von lediglich etwa drei Metern aufweise, die aufgrund der Breite und Höhe der Maschinen – auch wegen vorhandener Dachüberstände – nicht passierbar sei.

Der Einwender sei daher für die weitere Nutzung der betroffenen Flächen zwingend auf die Beibehaltung des bestehenden Bahnübergangs oder die Schaffung einer

gleichwertigen alternativen Zuwegung angewiesen. Letztere würde jedoch eine Umfahrung des bestehenden Gebäudebestands erfordern und wäre mit unzumutbaren Kosten verbunden. Zwar seien hierüber Gespräche mit der Vorhabenträgerin geführt worden; das von dieser unterbreitete Kostenangebot habe jedoch keine sachgerechte Zufahrt ermöglicht und sei daher nicht akzeptabel gewesen.

Daraus ergebe sich, dass die betroffenen Grundstücke im Falle der Realisierung des Vorhabens einer landwirtschaftlichen Nutzung vollständig entzogen würden. Dies begründe auch im Hinblick auf die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG eine erhebliche Betroffenheit, die bei der fachplanerischen Abwägung zwingend zu berücksichtigen sei.

Selbst wenn davon ausgegangen werde, dass der Anliegergebrauch grundsätzlich keinen Schutz gegen den Wegfall einer bestimmten Wegeverbindung biete und ein Vertrauen in den Fortbestand einer Verkehrslage regelmäßig keinen überwiegenden Belang darstelle, ändere dies nichts daran, dass die mit der ersatzlosen Beseitigung von Bahnübergängen verbundenen Erschwernisse der Zuwegung für landwirtschaftliche Fahrzeuge nach § 18 Satz 2 AEG entsprechend ihrem Gewicht zu berücksichtigen seien (vgl. Thür. OVG, Urt. v. 19.05.2010 – 1 O 8/09 – juris Rn. 46 f. m.w.N.).

Dies sei vorliegend nicht erfolgt. Zwar werde im Erläuterungsbericht unter Ziffer 1.1 beiläufig auf südlich der Bahnstrecke gelegene landwirtschaftliche Flächen und Hofstellen hingewiesen, die über den Bahnübergang mit der Bundesstraße verbunden seien. Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit der konkreten Betroffenheit fehle jedoch vollständig, sodass hinsichtlich seiner schutzwürdigen Interessen ein Abwägungsausfall festzustellen sei.

Die Anfahrt vollziehe sich bisher zwar über den Bahnübergang 23,654, wäre aber auch über den vorliegend verfahrensgegenständlichen Bahnübergang km 23,745 möglich. Dadurch könnten die landwirtschaftlichen Maschinen die betroffenen Flächen auch über diesen Übergang nicht mehr erreichen, obwohl dies über die angrenzenden Grundstücke des Nachbarn möglich gewesen wäre. Hinsichtlich dieses Bahnübergangs werde auf ein gesondertes Planfeststellungsverfahren verwiesen, in dem eigenständige Einwendungen erhoben würden.

B.4.14.2 Erwidern der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die genannten Flächen im räumlichen Zusammenhang mit dem Bahnübergang 23,654 lägen und sich somit außerhalb des Einwirkungsbereichs des hier verfahrensgegenständlichen Bahnübergangs km 23,745 befänden.

Eine unmittelbare Betroffenheit bestehe daher nicht. Weiterhin handele es sich bei den in Bahn-km 23,745 kreuzenden Weg um einen Privatweg, dessen Nutzung nur den Benutzungsberechtigten gestattet sei.

Zudem sei im Sinne des § 18 AEG eine unmittelbare Betroffenheit nicht gegeben. Eine individuelle Abwägung der Belange sei daher im Rahmen der fachplanerischen Abwägung nicht erforderlich. Ein Rechtsverstoß liege nicht vor.

Die Variantenprüfung sei gemäß § 18 AEG und den Vorgaben der Rechtsprechung durchgeführt worden. Alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen seien entsprechend den Vorgaben der Rechtsprechung in jeweils ausreichender Tiefe untersucht worden. Insoweit werde auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht, Kapitel 3 (Anlage 01-1 der Planfeststellungsunterlagen), verwiesen.

Die mit dem Wegfall des Bahnübergangs verbundenen Auswirkungen im Zuge der Planung seien erkannt, bewertet und im Rahmen der Abwägung gemäß § 18 AEG berücksichtigt worden. Die konkrete Betroffenheit im Zuge der weiteren Planung sei außerhalb der Planunterlagen festgestellt und in die fachplanerische Abwägung einbezogen worden.

Die betroffenen Flächen blieben durch eine bereits geplante alternative Zuwegung grundsätzlich landwirtschaftlich nutzbar. Ein vollständiger Entzug der landwirtschaftlichen Nutzung liege nicht vor. Die Erschließung der betroffenen Flächen sei durch eine sachgerechte alternative Zuwegung grundsätzlich möglich, und die Vorhabenträgerin habe dem Einwender ein entsprechendes Angebot unterbreitet. Die Befahrbarkeit sei durch für landwirtschaftliche Fahrzeuge durch eine Schleppkurvenberechnung nachgewiesen worden. Die geltend gemachte Beeinträchtigung treffe damit nicht ein. Ein entsprechendes Angebot zur Finanzierung einer sachgerechten Zufahrt sei unterbreitet worden. Das Angebot entspreche den Anforderungen an eine landwirtschaftlich nutzbare Erschließung und sei dennoch von dem Einwender abgelehnt worden.

Eine Verletzung von Art. 14 GG liege nicht vor. Weder erfolge eine Enteignung, noch werde das Eigentum funktionslos. Die landwirtschaftliche Nutzbarkeit der betroffenen Flächen bleibe durch die geplante alternative Zuwegung grundsätzlich erhalten. Die Eigentumsbelange seien im Rahmen der fachplanerischen Abwägung gemäß § 18 AEG berücksichtigt worden. Das Bestehen einer faktisch vorteilhaften Verkehrsverbindung über einen bestimmten Bahnübergang begründe keinen Anspruch auf deren Erhalt. Aus der bisherigen Nutzung des Bahnübergangs ließen sich keine eigentumsähnlichen oder übertragbaren Rechte ableiten. Ein entsprechender Rechtsübergang sei nicht belegt. Auch in Fällen langjähriger Nutzung begründe dies keinen Anspruch auf

den Fortbestand bestehender Verkehrsverhältnisse. Ein Vertrauen in den Fortbestand bestehender Verkehrsverhältnisse habe im Rahmen der Fachplanung regelmäßig kein ausschlaggebendes Gewicht (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.12.2005 – 9 A 12.05, Rn. 22; Urt. v. 28.01.2004 – 9 A 27.03, Rn. 21).

B.4.14.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender P-02 kann keine Betroffenheit von der Schließung des hier verfahrensgegenständlichen Bahnübergangs 23,745 geltend machen. Seine Einwendung bezieht sich auf Flächen, die im räumlichen Zusammenhang mit dem Bahnübergang 23,654 stehen. Der Bahnübergang 23,745 bedient einen Privatweg, dessen Nutzung nur den Benutzungsberechtigten, hier dem Einwender P-01, gestattet ist. Der Einwender P-02 trägt nicht vor, selbst eine Nutzungsbefugnis für den BÜ 23,745 zu haben. Daher ist eine Beeinträchtigung seiner Rechte und Belange durch dessen Schließung ausgeschlossen.

Daher erfolgen die folgenden Erwägungen ausschließlich hilfsweise:

Es liegt weder ein Abwägungsfehler vor, noch ändert sich durch den Vortrag des Einwenders etwas an dem Ergebnis, dass die Schließung des Bahnübergangs für den Einwender zumutbar ist und entschädigungslos hingenommen werden muss.

Das Flurstück, auf dem die Hofstätte des Einwenders liegt, ist nach Schließung des Bahnübergangs (beider Bahnübergänge km 23,654 und km 23,745) unter Bewältigung eines Umwegs je nach Richtung der Umfahrung von ca. 2 bzw. ca. 2,5 km zu erreichen. Dieser Umstand wird auch von dem Einwender nicht bestritten. Die von dem Einwender dargelegten Schwierigkeiten beziehen sich nicht auf die Erreichbarkeit seines Flurstücks, auf dem seine Hofstätte sich befindet, sondern auf Gegebenheiten innerhalb dieses Grundstücks. Gem. § 32 Abs. 1 Nr. 2 StVZO dürfen landwirtschaftliche Fahrzeuge eine maximale Breite von 3 m haben. Der Einwender legt jedoch nicht dar, welche Breite seine Fahrzeuge oder die der Lohnunternehmer, die er einsetzt, tatsächlich haben, sondern nur, dass sie aufgrund ihrer Breite zwischen seinen Hofgebäuden nicht hindurchfahren können. Der Einwender trägt selbst vor, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge samt Anhängern seine Gebäude umfahren können. Dass diese Umfahrung nur möglich sein soll, wenn ein befestigter Weg gebaut wird, wird jedoch nicht nachvollziehbar dargelegt, ebenso wenig, dass dies die einzige Möglichkeit des Einwenders sein soll, sein Gehöft so zu gestalten, dass das Heu, das von der anderen Bahnseite aus sein Grundstück erreicht, verwendet oder verwertet werden kann. Es bleibt dabei,

dass sein Flurstück in zumutbarer Weise durch die dargestellten Umwege erreichbar ist. Das Flurstück des Einwenders ist großflächig und nur zu einem kleinen Teil von den Zwangspunkten der Hofgebäude geprägt. Die Geländegängigkeit der auf den vom Einwender eingereichten Bildern gezeigten Fahrzeuge wird vom Einwender nicht bestritten. Das entscheidende Hindernis auf dem Flurstück des Einwenders seien fest installierte Zäune. Es dürfte also beispielsweise die Möglichkeit bestehen, diese Zäune zu entfernen oder zu versetzen oder Gatter zu installieren, damit nötigenfalls die Fahrzeuge dort hindurchfahren können. Angesichts der Geländegängigkeit der Fahrzeuge ist es nicht überzeugend, dass ein befestigter Weg um die Gebäude herum die einzige Möglichkeit sein soll, dass die Fahrzeuge auf die in den Bildern markierten Flächen gelangen können.

Daher erscheint die Umgestaltung der Verhältnisse oder Arbeitsabläufe innerhalb des Flurstücks ebenfalls nicht unzumutbar. Insbesondere ist nicht ersichtlich und wird nicht überzeugend nachgewiesen, dass durch den Umweg die Bewirtschaftung einer Betriebsfläche wegen der verlängerten Wege zur Hofstelle den Mindestbeitrag dieser Fläche zur Abdeckung der Festkosten, Steuern und Lebenshaltungskosten nicht mehr voll gewährleistet. Es bleibt daher bei dem Ergebnis, dass die Schließung des Bahnübergangs entschädigungslos hinzunehmen ist. Die Abwägung hat die Belange des Einwenders ausführlich und angemessen berücksichtigt.

B.4.15 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange enthalten keine Forderungen, daher hat sich die Vorhabenträgerin in ihrer Synopse damit nicht auseinandergesetzt.

B.5 Gesamtabwägung

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Zulassung in Form eines Planfeststellungsbeschlusses liegen vor. Danach kann der Plan beschlossen werden.

Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen durchsetzt.

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Es verfolgt in erster Linie das Ziel der Erhöhung der Sicherheit und des Schutzes von Leben,

Gesundheit und Sachwerten. Die Strecke 2013 ist zudem eine wichtige Bahnstrecke für das regionale Streckennetz. Auf ihr wird der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) abgewickelt, der die Mobilität der Bevölkerung sicherstellt und einen Teil der verfassungsrechtlich geschützten Daseinsvorsorge darstellt. Das Vorhaben dient daher auch der Sicherstellung eines reibungslos funktionierenden SPNV. Es fördert damit des Weiteren auch den Klimaschutz durch die Stärkung der Eisenbahn als klimafreundlichem Verkehrsmittel. Das Bauvorhaben ist somit in mehrfacher Hinsicht von öffentlichem Interesse.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Nebenbestimmungen und Hinweisen des Planfeststellungsbeschlusses auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegenstünde; sie sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden. Die Planung ist insbesondere derart optimiert, dass die Grundstücksinanspruchnahmen minimiert sind und nur die unabdingbar notwendigen Beeinträchtigungen fremden Eigentums und sonstiger Rechte Dritter verbleiben. Diese sind aufgrund des mit dem Vorhaben verbundenen Gemeinwohlinteresses hinzunehmen.

Im Ergebnis wird das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange gewertet. Das Vorhaben kann mithin unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange festgestellt werden.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht für das Land NRW
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht für das Land NRW
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen

Essen, den 29.04.2026

Az. 641pa/052-2024#059

EVH-Nr. 3525171

Im Auftrag

(Dienstsiegel)