



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az. 641pa/052-2024#063
Datum: 22.07.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Münster Hbf, Erneuerung Gl. 18, 19, 20 und Neubau Bahnsteig 5

“

in der Stadt Münster

Bahn-km 35,031 bis 36,357

der Strecke 2004 - Münster (Westf.) Hbf.9213 Neubeckum - Münster

Vorhabenträgerin:
DB InfraGO Aktiengesellschaft
I.II-W-P-A
Adam-Riese-Str. 11 -13
60327 Frankfurt

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Konzentrationswirkung	5
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise	6
A.4.1	Baubeginn, Fertigstellung.....	6
A.4.2	Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften	6
A.4.3	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter; Entschädigung	6
A.4.4	Baustelleneinrichtung	8
A.4.5	Straßen und Wege; Sondernutzungserlaubnis	8
A.4.6	Denkmalschutz, Bodendenkmalschutz.....	8
A.4.7	Betriebsbedingte Lärmimmissionen.....	8
A.4.8	Baulärm, Erschütterungen und sonstige baubedingte Immissionen.....	10
A.4.9	Arbeitsschutz	12
A.4.10	Artenschutz	15
A.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	16
A.4.12	Kampfmittel	17
A.4.13	Anschluss der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE).....	17
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	18
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	19
A.7	Sofortige Vollziehung	19
A.8	Gebühr und Auslagen	19
B.	Begründung	19
B.1	Sachverhalt	19
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	19
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	22
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	22
B.2	Rechtsgrundlage	25
B.3	Zuständigkeit.....	25
B.4	Umweltverträglichkeit	26
B.5	Planrechtfertigung	26
B.6	Variantenentscheidung.....	27
B.7	Wasserhaushalt	27
B.8	Artenschutz	28
B.9	Immissionsschutz.....	28
B.9.1	Baubedingte Lärm- und Erschütterungsmissionen	28
B.9.2	Betriebsbedingte Lärmimmissionen (Verkehrslärm)	30

B.10	Kapazität	41
B.11	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	41
B.12	Begründung der Nebenbestimmungen	42
B.13	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	42
B.13.1	T-02 Bezirksregierung Münster	43
B.13.2	T-04 Stadt Münster	45
B.13.3	T-05 Unfallversicherung Bund und Bahn.....	48
B.13.4	T-06 Vodafone West GmbH	48
B.13.5	T-08 Stadtnetze Münster	48
B.13.6	T-09 Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE).....	49
B.13.7	T-11 Deutsche Telekom Technik GmbH.....	51
B.13.8	T-14 Vodafone Deutschland GmbH.....	52
B.14	Private Einwendung P-01	52
B.15	Gesamtabwägung	54
B.16	Sofortige Vollziehung	55
B.17	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	56
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	56

Auf Antrag der DB InfraGO AG (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 „Münster Hbf, Erneuerung Gl. 18, 19, 20 und Neubau Bahnsteig 5

“ in der Stadt Münster, Bahn-km 35,031 bis 36,357 der Strecke 2004 - Münster (Westf.) Hbf.9213Neubeckum - Münster, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen, die die Vorhabenträgerin unter dem **2.7.2025** vorgelegt hat, soweit nichts anderes angegeben ist:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkungen
1	Erläuterungsbericht	genehmigt
2.1	Übersichtsplan M 1:25.000	zur Information
2.2	Übersichtslageplan M 1:5.000	zur Information
3	Lageplan M 1:1000	genehmigt
4	Bauwerksverzeichnis	genehmigt
5.1	Bauwerksplan Treppe und Aufzug Süd M 1:100	genehmigt
5.2	Bauwerksplan Treppe Nord M 1:100	genehmigt
5.3	Bauwerksplan Treppe Nord M unterschiedlich	genehmigt
6.1	Querschnitt 1 M 1:100	genehmigt
6.2	Querschnitt 2 M 1:100	genehmigt
7.1	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan M 1:1000	genehmigt
7.2	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan M 1:1000	genehmigt
8	Kabel- und Leitungslageplan 1:1000	zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkungen
9	Spurplanskizze	zur Information
10	Geotechnischer Bericht	zur Information
11.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan	genehmigt
11.2	Bestands- und Konfliktplan M 1:1.500 / 1:1.100	zur Information
11.3	Maßnahmenplan M 1:1.500 / 1:1.300	genehmigt
11.4	4 Maßnahmenblätter	genehmigt
12.1	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	zur Information
12.2	Artenblätter	zur Information
13.1	Untersuchung der baubedingten Schall- und Erschütterungs- immissionen	zur Information
13.2	Untersuchung der betriebsbedingten Schall- und Erschütterungs- immissionen	zur Information
14.1	BoVEK-Check	zur Information
14.2	BoVEK-Grobkonzept	zur Information
15.1	Entwässerung Mengen Münster Hbf	zur Information
15.2	Entwässerungsantrag an die Stadt Münster	zur Information
15.3	Überflutungsnachweis	zur Information
16.1	Kurzbeurteilung Brandschutz	zur Information
16.2	BS-Stena 007-24	zur Information
16.3	BS-Stena Anlage 1, 007-24	zur Information
16.4	Fachtechnische Prüfung	zur Information
16.5	Anlage zum Prüfbericht BST	zur Information
16.6	EBA-Prüfbericht	zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in den Planunterlagen farbig kenntlich gemacht.

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 Baubeginn, Fertigstellung

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, schriftlich bekannt zu geben. Dazu sind die mit dem Planfeststellungsbeschluss übersandten Vordrucke zu verwenden. Für den Baubeginn hat die Meldung zu erfolgen, sobald der Zeitpunkt der Antragstellerin bekannt ist, spätestens jedoch zwei Wochen vor Baubeginn. Mit der Anzeige der Fertigstellung ist zu erklären, dass die Baumaßnahme ordnungsgemäß durchgeführt und die aufgegebenen Nebenbestimmungen erfüllt wurden bzw. welche Nebenbestimmungen aus welchen Gründen noch nicht erfüllt wurden.

Auf der Baustelle ist eine Kopie dieses Planfeststellungsbeschlusses jederzeit vorzuhalten und auf Verlangen vorzuzeigen.

A.4.2 Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften

Bei der Ausführungsplanung, dem Bau und Betrieb der Anlage sind insbesondere 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 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter; Entschädigung

Vor Inanspruchnahme der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen Dritter sind schriftliche Vereinbarungen mit den jeweiligen Eigentümern zu schließen.

Nach §§ 22 und 22a AEG i. V. m. dem Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und Entschädigungsgesetz - EEG NW) hat die Vorhabenträgerin die betroffenen Eigentümer wegen der erforderlichen dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahmen sowie der

erforderlichen Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen. Bei der Ermittlung der Entschädigung ist auch eine eventuelle Einschränkung der Nutzbarkeit der nicht unmittelbar in Anspruch genommenen Teilflächen zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter so gering wie möglich gehalten werden.

Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung 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 in Abstimmung mit dem Eigentümer die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder den Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.

Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

Soweit die Vorhabenträgerin aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, soll sie sich mit den Betroffenen über die Höhe der Entschädigung einigen; für den Fall, dass eine Einigung scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem EEG NW (vgl. § 22a AEG).

Im Rahmen der Durchführung des Vorhabens dürfen ohne vorherige schriftliche Vereinbarung Rechte anderer nicht beeinträchtigt werden. Vor Baubeginn sind Abstimmungen mit den Leitungsträgern zu treffen. Zu allen im Baufeld vorhandenen Kabeln und Leitungen Dritter ist ein genügender Sicherheitsabstand einzuhalten. Es sind alle Vorkehrungen zu treffen, um eine Beschädigung von Anlagen Dritter zu vermeiden. In Leitungsnähe sind die Erdarbeiten nur von Hand und mit äußerster Vorsicht auszuführen. Bei der Durchführung von Erdarbeiten in der Nähe von Kabeln und Leitungen sind die Schutzanweisungen der Versorgungsunternehmen zu beachten.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Einhaltung dieser Pflichten durch die bauausführenden Firmen sicherzustellen.

A.4.4 Baustelleneinrichtung

Für die Baustelleneinrichtung dürfen nur Flächen der Vorhabenträgerin sowie die aus den Anlagen ersichtlichen Flächen genutzt werden; diese Flächen müssen befestigt oder geschottert sein. Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde den Baustellenverkehr in räumlicher und zeitlicher Hinsicht so zu planen, dass eine möglichst geringe Beeinträchtigung gewährleistet ist.

A.4.5 Straßen und Wege; Sondernutzungserlaubnis

Sollten öffentliche Straßen, Wege oder Plätze über den Allgemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden, so ist eine Sondernutzungserlaubnis bei der Straßenverkehrsbehörde vor Baubeginn zu beantragen.

A.4.6 Denkmalschutz, Bodendenkmalschutz

Beim Auftreten archäologischer Bodenfunde und Befunde ist die untere Denkmalbehörde unverzüglich zu informieren. Bodendenkmal und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten.

A.4.7 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

A.4.7.1.1 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat den Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigter) der grundsätzlich anspruchsberechtigten Wohneinheiten die notwendigen Kosten für die nach der 24. BImSchV erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen auf Antrag zu erstatten. Die Bereiche mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm zu entnehmen. Die Vorhabenträgerin kann diese Liste im Rahmen der Ausführungsplanungen gutachterlich aktualisieren lassen.

Die Vorhabenträgerin hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten Gebäude zu ermitteln, ob und gegebenenfalls welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Dazu ist festzustellen:

- vor Ort das vorhandene, bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 2 der 24. BImSchV sowie
- das erforderliche, bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 3 und 4 der 24. BImSchV.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Inbetriebnahme der neuen bzw. umgebauten Gleise den Erstattungsberechtigten nachweislich ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen. Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend unverzüglich eine Vereinbarung abzuschließen.

A.4.7.1.2 Erstattung verbleibender Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs

Kann die Zunahme der Lärmimmissionen auf einem Wohngrundstück tagsüber durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend abgewehrt werden, so sind die verbleibenden Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld auszugleichen. Die Entschädigung ist in analoger Anwendung der Abschnitte 51-55 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 – VLärm-SchR 1997) zu ermitteln (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 des Bundesministeriums für Verkehr vom 02.06.1997 – StB 15/14.80.13-65/11 Va 97, Verkehrsblatt (VkBl.) 1997, 434). Das Wohnen umfasst auch die angemessene Nutzung des Außenwohnbereichs. Zum Außenwohnbereich zählen

- baulich mit dem Wohngebäude verbundene Anlagen, wie z. B. Balkone, Loggien, Terrassen, sogenannter bebauter Außenwohnbereich,
- sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen des Grundstücks, sogenannter unbebauter Außenwohnbereich, wie z. B. Gartenlauben.

Ob Flächen tatsächlich zum Wohnen im Freien geeignet und bestimmt sind, ist jeweils im Einzelfall festzustellen. Ein Außenwohnbereich liegt insbesondere nicht vor bei

- Vorgärten, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen,
- Flächen, die nicht zum Wohnen im Freien benutzt werden dürfen,
- Balkonen, die nicht dem regelmäßigen Aufenthalt dienen.

Beim Außenwohnbereich ist nur auf den Immissionsgrenzwert am Tag abzustellen.

Können sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht einigen, so hat die Vorhabenträgerin unverzüglich durch Gutachten entsprechend der VLärmSchR 1997 zu ermitteln, wie hoch die Wertminderung wegen der verbleibenden Beeinträchtigungen zu bewerten ist und eine Regelung in einem Planergänzungsverfahren zu beantragen.

Für den Fall, dass eine privatrechtliche Einigung mit den Grundstückseigentümern über die Entschädigung scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem EEG NRW (§ 22a AEG).

A.4.8 Baulärm, Erschütterungen und sonstige baubedingte Immissionen

1. Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Zweiunddreißigste 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 Maßgaben aus dem Baulärm- und Erschütterungsgutachten hinsichtlich der Vermeidung und Minimierung von Geräuschemissionen sind umzusetzen, soweit sich nicht aus diesem Bescheid strengere Vorgaben ergeben.
3. Bauarbeiten sind in den besonders geschützten Zeiten (Nachtruhe) sowie an Sonn- und Feiertagen so weit wie möglich zu vermeiden.
4. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (z.B. optimierte Aufstellung der Baumaschinen, Ausnutzung der schallabschirmenden Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse). Die Vorhabenträgerin hat in diesem Zusammenhang auch die Wirksamkeit eines Einsatzes von mobilen, ggf. aufblasbaren Schallschutzwänden zu prüfen und zu bewerten.
5. Die Vorhabenträgerin hat dafür zu sorgen, dass während der Bauzeit geräuscharme Baumaschinen entsprechend der Baumaschinenlärmverordnung eingesetzt werden. Es sind Bauverfahren bevorzugt einzusetzen, die lärmarme Vorgehensweisen beinhalten.

Die Vorhabenträgerin hat ferner sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmer ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Erschütterungen sind durch die Auswahl des Bauverfahrens auf ein Mindestmaß zu begrenzen.

6. Die Vorhabenträgerin hat durch entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen, dass die für Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften, insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen eingehalten werden.
7. Sind in Einzelfällen massive Grenzwertüberschreitungen der AVV Baulärm zu erwarten und Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, ist zum Schutz der Anlieger vor lärmintensiven Arbeiten die Bereitstellung von Ersatzschlaf- oder Wohnraum anzubieten. Das gilt insbesondere bei absehbarer Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Grenzwerte von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) nachts.

Dieses Angebot ist den Betroffenen frühzeitig mitzuteilen, sodass ihnen ausreichend Zeit zur Beurteilung des Angebots bleibt.
8. Analog zu Baustellen der Instandhaltung sind nur noch Automatische Warnsysteme zu verwenden, deren akustische Warnsignalgeber über eine Automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Dies gilt nicht für Baustellen, an denen sich im Abstand von weniger als 1000 m beidseitig des von der Baumaßnahme betroffenen Gleisabschnittes keine Gebiete im Sinne der Nr. 3.1.1 Buchstabe c bis f (Mischgebiete, allgemeine Wohngebiete, reine Wohngebiete, Kurgebiete und Krankenhäuser) der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm (Geräuschemissionen – AVV Baulärm) befinden. Der Abstand von 1000 m reduziert sich, soweit beispielsweise durch Schallausbreitungshindernisse auf dem Weg von den Signalgebern zu den schützenswerten Gebieten schädliche Umweltauswirkungen durch Lärm nach der AVV Baulärm nachweislich nicht zu erwarten sind. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze des Dynamikbereiches der Automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB(A) erreichen.
9. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Baudurchführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Immissionsschutzverantwortlichen einzusetzen. Dieser kann, wenn notwendig, in den Bauablauf eingreifen. Er hat die Umsetzung der Maßnahmen zu überprüfen und erforderlichenfalls weitergehende Maßnahmen zu ergreifen. Der Immissionsschutzverantwortliche steht von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind den Anliegern

sowie der Unteren Immissionsschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

10. Während der Bauphase ist die tatsächlich auftretende Lärmbelastung durch baubegleitende Messungen durch einen Sachverständigen nachzuweisen und bezüglich der Wirkung auf Menschen zu beurteilen. Die Ergebnisse des Sachverständigen sind der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren Immissionsschutzbehörde auf Verlangen vorzulegen.
11. Die Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren (s. Einsatz des Immissionsschutzverantwortlichen). 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.
12. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären.
13. Staubemissionen sind nach Stand der Technik zu vermeiden, insbesondere durch Abhängen und Bewässerung.

A.4.9 Arbeitsschutz

1. Allgemeine Hinweise zum Arbeitsschutz

Bei der Entsorgung gesundheitsgefährdender Abfälle sind die gesetzlich gebotenen Maßnahmen zum Schutz des betroffenen Personals zu treffen.

Für alle Baustellenbereiche, in denen gesundheitsgefährdende Bodenverunreinigungen zu erwarten sind, ist das Baupersonal durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Gesundheitsgefährdungen insbesondere durch die inhalative Aufnahme von belasteten Stäuben zu bewahren. Belasteter Bodenaushub ist bei trockener Witterung zu befeuchten, um Staubbildung zu vermeiden.

Im Übrigen sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung - BaustellV) sowie die Regeln zum Arbeitsschutz auf Baustellen (RAB) zu berücksichtigen sind. Die einzelnen Verpflichtungen zur Einhaltung der BaustellV ergeben sich aus der Anzahl der an der Maßnahme

beteiligten Arbeitgeber (Firmen), dem Umfang sowie den Gefährdungsmerkmalen der vorzunehmenden Arbeiten.

Beim Umgang mit Baumaterialien oder Bodenaushub, die mit Gefahrstoffen kontaminiert sind, müssen die Bestimmungen der Technischen Regel für Gefahrstoffe TRGS 524 „Sanierung und Arbeiten in kontaminierten Bereichen“ und der BGR 128 „Kontaminierte Bereiche“ eingehalten werden.

Für die geplante Baumaßnahme muss vor Aufnahme der Tätigkeiten eine Gefährdungsbeurteilung nach § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) bzw. nach § 3 der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1) erstellt werden, in der die bestehenden Gefährdungen dargestellt sind und aus der die daraus abgeleiteten Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz ersichtlich sind. Die aufgrund dieser Beurteilung ermittelten und notwendigen Maßnahmen sind umzusetzen.

Wenn Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber (gleichzeitig oder nacheinander) tätig werden ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator (SiGeKo) zu bestellen. Der Koordinator ist bereits während der Ausführungsplanung des Projektes einzubinden. Anforderungen an die fachliche Eignung von Koordinatoren sind den „Regeln für Arbeitsschutz auf Baustellen“ (RAB 30) zu entnehmen.

Zusätzlich ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) zu erstellen, wenn

- Beschäftigte mehrere Arbeitgeber tätig werden und eine Vorankündigung erforderlich ist oder
- Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig werden und besonders gefährliche Arbeiten gemäß Anhang 2 der BauStellV ausgeführt werden müssen (z. B. mögliche Absturzhöhen > 7 m, Arbeiten in einem geringeren Abstand als 5 m von Hochspannungsleitungen, Vorhandensein von Gefahrstoffen).

Für die Abwendung von Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist, falls auch nur zeitweise Arbeiten im Bereich von Gleisen durchgeführt werden müssen, die Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ DGUV-Vorschrift 78 einzuhalten. Diesbezüglich hat der Unternehmer insbesondere geeignete betriebliche Sicherheitsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherungsanweisungen aufzustellen und die getroffenen Maßnahmen zu überwachen.

Es ist sicherzustellen, dass durch Maßnahmen gem. § 5 Abs. 7 der Unfallverhütungsvorschrift „Eisenbahnen“ DGUV-Vorschrift 72 keine Schienenfahrzeuge in Bereichen verkehren, in denen sich Versicherte aufhalten, und Maßnahmen für Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten in dem betroffenen Streckenabschnitt getroffen werden.

Nach § 3 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und Punkt 1.8 Anhang zur ArbStättV müssen Verkehrswege so angelegt und bemessen sein, dass sie je nach ihrem Bestimmungszweck leicht und sicher begangen oder befahren werden können und in der Nähe Beschäftigte nicht gefährdet werden.

2. Folgende zusätzliche Hinweise stammen aus der Stellungnahme der Unfallversicherung Bund Bahn:

Bei der Planung und Realisierung der o.g. Maßnahme ist u. a. das geltende Vorschriften- und Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (DGUV Vorschriften, DGUV Regeln und DGUV Informationen) zu berücksichtigen.

Vor Aufnahme der Arbeiten ist gemäß § 3 der Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1) eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen. Es sind alle relevanten Gefährdungen für das Bauprojekt zu ermitteln, zu bewerten und wirksame Schutzmaßnahmen zur Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten umzusetzen. Die Gefährdungsbeurteilung ist zu dokumentieren. In der Beurteilung sind insbesondere beim Rückbau/Abbruch von Altanlagen eventuelle Gefährdungen für die Beschäftigten durch Gefahrstoffe gemäß Gefahrstoffverordnung und Bestimmungen aus den technischen Regeln für Gefahrstoffe (z. B. bezugnehmend auf Unterlagen Punkt 4.7.1 Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) Grobkonzept durch relevante Schadstoffbelastungen in Böden, Gleisschotter oder Holzschwellen) zu berücksichtigen. Beim Rückbau/Umbau von Oberleitungen ist darauf zu achten, dass keine gefährlichen elektrischen Ströme (z. B. durch Wiedereinschalten von Oberleitungen während stattfindender Arbeiten oder unzulässig unter Spannung stehende benachbarte Oberleitungen) auf die Beschäftigten einwirken können. Die DGUV Vorschrift 4 „Elektrische Anlagen und Betriebsmittel“ ist einzuhalten.

Nach § 5 der DGUV Vorschrift 1 „Grundsätze der Prävention“ hat der Auftraggeber (Unternehmer) – hier die Vorhabenträgerin – bei der Vergabe von Aufträgen dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, die erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren sowie

für eine wirksame Erste Hilfe zu treffen. Dabei hat der Unternehmer von den allgemeinen Grundsätzen nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) auszugehen und insbesondere das staatliche Regelwerk (z. B. ArbStättV, BetrSichV) sowie das Regelwerk der Unfallversicherungsträger heranzuziehen. Weiterhin hat der Unternehmer dem Auftragnehmer schriftlich aufzugeben, im Rahmen des erteilten Auftrages die einschlägigen Anforderungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz einzuhalten.

Bezüglich der Gestaltung von Eisenbahnanlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes sind insbesondere die Bestimmungen der DGUV Vorschrift 72 „Eisenbahnen“ zu beachten.

Beim Ausführen von Arbeiten nach der DGUV Vorschrift 78 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“, i. d. R. sind das Arbeiten zur Errichtung, Instandhaltung und Beseitigung von Bahnanlagen (Bauarbeiten) sowie Arbeiten, bei denen ein unbeabsichtigtes Hineingeraten in den Gleisbereich nicht ausgeschlossen werden kann, ist immer eine Sicherungsanweisung (Sicherungsplan) erforderlich. Hierzu ist seitens des ausführenden Unternehmers frühzeitig die BzS – für den Bahnbetrieb zuständige Stelle – des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG zu kontaktieren. Diese legt auf der Grundlage der Angaben des jeweiligen Bauunternehmens zu den auszuführenden Arbeiten die entsprechende Sicherungsmaßnahme für den Einzelfall im Sicherungsplan fest.

A.4.10 Artenschutz

1. Rodung und Rückschnitt von Gehölzen sowie Baufeldfreimachung sind gem. § 39 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 30.09. bis zum 01.03. durchzuführen.

2. Die in dem Fachbeitrag zur artenschutzrechtlichen Prüfung (ASP) dargelegten Maßnahmen sind einzuhalten und entsprechend durchzuführen. Die Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen sind während der Bauausführung einzuhalten.

3. Die Vorhabenträgerin hat eine fachlich qualifizierte umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen sowie deren ausreichende Präsenz vor Ort und Erreichbarkeit zu gewährleisten. Durch die Umweltbaubegleitung ist jederzeit sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fach- und termingerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet v. a. die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan und Artenschutzgutachten sowie den Nebenbestimmungen in Text und Karten formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Ein-

schränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft, Wasser und Boden. Die umweltfachliche Bauüberwachung muss den Vorgaben des EBA-Umweltleitfadens VII entsprechen. Name und Kontaktdaten der umweltfachlichen Bauüberwachung sind der höheren und der unteren Naturschutzbehörde (UNB) unmittelbar nach der Einsetzung mitzuteilen. Die Berichte der Umweltbaubegleitung sind der höheren und der unteren Naturschutzbehörde zur Verfügung zu stellen.

4. Gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin hat die Kontrolle (Maßnahme 003_VA) sowohl drei Wochen vor Baubeginn als auch eine Woche und noch einmal zwei Tage vor Baubeginn stattzufinden. Werden Exemplare der betreffenden Arten vorgefunden, sind effektive Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Gemäß der Absprache der Vorhabenträgerin mit der UNB ist in diesem Fall das Gewässer mithilfe eines Schutzzauns von der Fläche abzugrenzen bzw. ein Zaun für den Schutz der Reptilien entlang der Bahnböschung aufzustellen, sodass Tiere der betreffenden Artengruppen nicht auf die Fläche gelangen und über die angrenzende Bahnlinie in benachbarte Habitate wandern können. Eine Kontrolle der Lagerfläche hat in einem Abstand von maximal 3 Tagen vor dem Baubeginn und bei geeigneter Witterung zu erfolgen. Die regelmäßige Begehung ist im Rahmen einer engmaschigen ökologischen Baubegleitung fortzusetzen und zu dokumentieren. Für die Sichtung sind die methodischen Standards gem. dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW anzuwenden.

A.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), des Landesabfallgesetzes (LAbfG) und der einschlägigen untergesetzlichen Regelungen bei der Beseitigung und Verwertung von Abfall zu beachten sind.

Die Vorhabenträgerin ist gemäß §§ 50, 52 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in Verbindung mit der Nachweisverordnung (NachwV) verpflichtet, über die Entsorgung besonders überwachungsbedürftiger Abfälle einen Nachweis zu führen und diesen der zuständigen Behörde vor Beginn der Entsorgung vorzulegen.

Vor dem Abbruch ist ein Schadstoffkataster für die abzubrechende Bausubstanz zu erstellen. Zu untersuchen ist, in welchen Bereichen des Baukörpers schadstoffhaltige Baumaterialien oder Gefahrstoffe eingebaut worden sind. Darzustellen ist das Erfordernis besonderer Maßnahmen des Arbeitsschutzes, getrennter Erfassung und Entsorgung schadstoffhaltiger Bausubstanz. Die Erdarbeiten sind durch einen Bodengutachter begleiten zu lassen.

Die Vorgaben des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes sind umzusetzen.

Nach dem Landesabfallgesetz (§ 5 Abs. 4 Satz 2 LAbfG NRW) sind bei der Durchführung von Baumaßnahmen, insbesondere beim Abbruch baulicher Anlagen, Bauabfälle (Bodenaushub, Bauschutt, Baustellenabfälle) vom Zeitpunkt ihrer Entstehung an voneinander getrennt zu halten, soweit dies für ihre ordnungsgemäße, schadlose und möglichst hochwertige Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung erforderlich ist.

Sollten im Rahmen der Bau-/Abbruch-/Aushubmaßnahmen

- optisch oder geruchlich verunreinigte Abbruch-/Aushubmaterialien und/oder
- andere besonders überwachungsbedürftige Abfälle angetroffen werden bzw.
- durch die vorangegangene Nutzung entstandene umweltrelevante Verunreinigungen festgestellt werden,

müssen die Erdarbeiten sofort unterbrochen werden. Die untere Bodenschutzbehörde ist unverzüglich zu informieren, und die weitere Vorgehensweise ist abzustimmen.

Die Aushubmengen sind dabei zu dokumentieren.

A.4.12 Kampfmittel

Sollte sich während der Bauarbeiten ein Verdacht auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder anderen Kampfmitteln ergeben oder werden solche aufgefunden, sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten sofort einzustellen und die nächstgelegene Feuerwehrdienststelle oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst zu verständigen.

A.4.13 Anschluss der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE)

Die Vorhabenträgerin hat folgende Hinweise der WLE zu beachten und sich rechtzeitig und laufend mit der WLE darüber abzustimmen:

Die Bauzeiten sind mit der WLE abzustimmen.

Die WLE benötigt den Bahnsteig und die Kabeltroglverbindung zum Stellwerk, die in Teilen auch durch den Bahnsteigbau tangiert werden. Die WLE plant, Teile der Gleisanlagen der WLE mit Leit- und Sicherungstechnik (LST)- an das Stellwerk der Vorhabenträgerin im Hbf Münster anzuschließen. Die WLE-Planung ist terminlich und in Teilen bautechnisch zu berücksichtigen.

Die WLE plant u. a. ein Kabeltrogsystem von Weiche 181 bis zum Stellwerk und hat sich mit der Vorhabenträgerin darüber abgestimmt. Die WLE bittet zu prüfen, ob die Vorhabenträgerin die weitere Planung, den Bau und die Überwachung auf Grundlage

einer Kostenübernahmeerklärung der WLE auf ihren Grundstücken übernehmen könne. Generell bittet die WLE im Zuge der weiteren Planung und Koordination der Baumaßnahmen um enge Abstimmung.

Aufgrund der parallel geplanten Baumaßnahmen auf der WLE-Strecke Neubeckum-Münster (9213) im Streckenabschnitt Sendenhorst-Münster muss eine Befahrbarkeit mit mindestens 160 m langen Zügen (Langschienen inkl. Lok, Stopfmaschinen, Schotterzüge, Schwellenzüge, ggf. Rückführung der Rückbaustoffe) im Anschluss der Strecke von und nach Münster Hbf dauerhaft sichergestellt werden. Die WLE akzeptiert die Zugänglichkeit über Gleis 27 als Rangierfahrt und das Zurücksetzen in die WLE-Strecke 9213. Bedarfsrangierfahrten sollten auch über den Abzweig der Weiche 182 und die Nutzung der Gleise 22-24 zeitweilig am Tag möglich sein. Auch die kurzzeitige Sperrung bei Umbau der Weiche 181 akzeptiert die WLE.

Im Bauablaufplan der Vorhabenträgerin ist mit nahezu durchgehenden Sperrungen im Anschlussbereich (W181) von Anfang Februar bis Anfang Mai 2027 (3 Monate) zu rechnen. Während dieser Zeit müssen Rangierfahrten auf die Strecke der WLE uneingeschränkt möglich sein und auch zugeführt werden können. Eine Ankündigung kann durch die WLE max. 14 Tage vor Bedarf erfolgen, jedoch mindestens bis dienstags 12 Uhr der Vorwoche, in der die Arbeiten stattfinden. Ein befahrbarer Anschluss der WLE-Strecke an das Netz der Vorhabenträgerin in Münster ohne größere zeitliche Unterbrechungen ist aus Sicht der WLE zwingend notwendig.

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 genehmigten Planunterlagen gefunden haben oder in diesem Planfeststellungsbeschluss dokumentiert sind.

Die Vorhabenträgerin hat der Aufnahme der von den Trägern öffentlicher Belange vorgeschlagenen Nebenbestimmungen, die Eingang in diesen Beschluss gefunden haben, zugestimmt und deren Beachtung zugesagt. Ferner hat sie verbindlich zugesagt, die Hinweise der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Leitungsträger zu beachten, was in Teil B dieses Beschlusses dokumentiert ist.

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.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Münster Hbf, Erneuerung Gl. 18, 19, 20 und Neubau Bahnsteig 5“ betrifft Anlagen liegen bei Bahn-km 35,031 bis 36,357 der Strecke 9213 Strecke 2004 - Münster (Westf.) Hbf. Neubeckum - Münster in Münster.

Im Rahmen des Umbaus des Hauptbahnhofs Münster sollen mit dem Teilvorhaben Neubau Gleis 20 zur Anbindung der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) die Gleise 18, 19 und 20 abschnittsweise in neuer Lage errichtet werden, das Gleis 21 zurückgebaut und die Weichen 185, 421 und 424 erneuert werden. Ferner sollen die Weichen 184 und 423 mit Lückenschluss zurückgebaut werden. Ebenfalls wird im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF 3) der Bahnsteig 5 am Gleis 20 als Endhaltepunkt der WLE-Strecke errichtet. Zur Erschließung des neuen Außenbahnsteigs werden die vorhandenen Treppenanlagen umgebaut und ein Aufzug errichtet. Der Rohbau des Aufzugsschachtes wurde bereits im Rahmen einer Vorabmaßnahme

erstellt. Diese Vorabmaßnahme wurde über ein separates Planrechtsverfahren ("Neubau Empfangsgebäude Münster (Westf.) Hbf", Plangenehmigung vom 02.06.2014, Gz. 54141-541pa/004-2013#111) genehmigt.

Bei der geplanten Umbaumaßnahme werden im Bahnhof Münster die Gleise 18, 19 und 20 verschoben und erhalten eine neue Lage. Hierbei wird der Gleisrost, die Bettung und der Boden zurückgebaut und für die Verschwenkung in neuer Lage erneuert. Die Weichen 185, 421 und 424, die jeweils an die Gleise anschließen, werden in dem Zuge ebenfalls erneuert. Das Gleis 21 wird aufgrund des Neubaus eines Bahnsteigs zurückgebaut. Die Weichen 184 und 423 werden durch den Rückbau des Gleises 21 nicht mehr benötigt.

Der Bahnsteig 5 wird als Außenbahnsteig mit einer Baulänge von 399 m errichtet. Die Bahnsteighöhe wird mit 76 cm über Schienenoberkante geplant. Die Bahnsteigbreite beträgt in der Regel 4,25 m. Im Bereich der Zugänge vergrößert sich die Bahnsteigbreite auf bis zu 14,10 m. Der Bahnsteigbelag wird aus Verbundpflaster mit einem taktilen Leitsystem gemäß der DB-Baustandards hergestellt. An der Rückseite des Bahnsteigs wird ein Füllstabgeländer als Absturzsicherung angeordnet.

Die Zuwegung erfolgt über die bereits vorhandenen Treppenanlagen, die an die nördliche und südliche Personenunterführung (PU) angeschlossen sind. Im Rahmen dieser Maßnahme werden die Blockstufen erneuert. Die vorhandenen Handläufe werden durch einen Handlauf mit Doppelholm mit taktilen Informationen in Braille- und Prismenschrift nach Ril 813.0304 vorgesehen. Die Farbe der Stufen wird an den Belag der PU angepasst und jede Stufe erhält einen gemäß Baustandards vorgeschriebenen weißen Kontraststreifen über die gesamte Treppenbreite. Die barrierefreie Erschließung erfolgt durch die Errichtung eines Aufzugs in dem bereits vorhandenen Aufzugsschacht am Südtunnel. Die Personenunterführungen verbleiben im Bestand.

Auf dem Bahnsteig wird auf einer Länge von 240 m ein Bahnsteigdach errichtet. In den Zugangsbereichen wird das Dach verbreitert, sodass die Treppenaufgänge ebenfalls überdacht sind. Die Gründung erfolgt auf Grund der Platzverhältnisse als Pfahlgründung. Weiterhin werden noch zwei Wetterschutzhäuser auf dem Bahnsteig platziert. Auf dem Bahnsteig wird eine neue Beleuchtungsanlage installiert. Im Bereich des Bahnsteigdachs werden die Leuchten in das Dach integriert. In den nicht überdachten Bereichen werden Mastleuchten aufgestellt. Die Bahnsteigausstattung wird gemäß der Kategorie 2 des Ausstattungskataloges geplant.

Das anfallende Niederschlagswasser wird über Kastenrinnen und Dachrinnen in die Sammelleitung abgeführt. Die Einleitung in die öffentliche Kanalisation erfolgt über den bereits vorhandenen Anschlussschacht im Bereich des Aufzugs.

Der neu zu errichtende Bahnsteig am Gleis 20 wird entsprechend signaltechnisch ausgerüstet. Die Anpassung der signaltechnischen Ausrüstung umfasst auch die Anpassungen an den Nachbargleisen 18-20 und 22-24. Die Oberleitungen werden an die neuen Verhältnisse angepasst; dazu werden Masten zurückgebaut und z. T. durch neue ersetzt. Kabelkanäle und Kabel werden ebenfalls an die neuen Verhältnisse angepasst. Die im Baufeld befindlichen Kabel werden im Zuge der Baumaßnahme, sofern erforderlich, bauzeitlich gesichert.

Der neue Aufzug wird entsprechend den Baustandards der DB InfraGO AG errichtet. Das Schachtgerüst wurde bereits in einer Vorabmaßnahme realisiert. Die Kabinen werden als Durchlader konzipiert, sodass mobilitätseingeschränkte Personen die Möglichkeit haben, vorwärts in den Aufzug zu gelangen und diesen auch wieder vorwärts verlassen zu können.

Die Baustelleneinrichtung erfolgt auf zwei getrennten Flächen innerhalb des Hauptbahnhofs, von denen die eine ca. 1000 m² und die andere ca. 2500 m² groß ist. Zusätzliche Flächen und daraus ggf. zusätzliche bauzeitliche oder langfristige Versiegelung von Flächen sind nicht erforderlich.

Als voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten gibt die Vorhabenträgerin vom 5.1.26 bis 31.7.26 an. Die Arbeiten werden im Tag- und Nachtzeitraum erfolgen.

Das Vorhabengebiet liegt in städtischer Umgebung in Münster. Der direkte Vorhabensbereich liegt innerhalb der Gleisanlage des Hauptbahnhofs. Westlich daran anschließend befinden sich Wohnhäuser. Im nordöstlichen Bereich des Untersuchungsgebiets steht eine Moschee. Teilweise wachsen Gebüsche und Ruderalvegetation an den Rändern der Gleisanlage. Die Lagerfläche liegt zwischen zwei Bahnlinien. Angrenzend sind Gehölze und Ruderalvegetation entlang der Gleise zu finden.

Angrenzend an das Baufeld und die angrenzende BE-Fläche befinden sich folgende Biotope/Strukturen: Wohnhäuser, Geschäfte, Gastronomie, Parkplatz, Infrastruktur, Moschee, Bahnhof und Randvegetation der Gleisanlage. Angrenzend an den Lagerplatz nahe der Bahnlinie 2000 bei km 42,9: Gewerbefläche, Gehölze, Bahnlinien. Der Vorhabensbereich befindet sich inmitten der Biotopverbundfläche VB-MS-4011-007. Die Fläche umfasst mit drei weiteren Teilflächen als lineare Elemente etwa 20 km

Gleis- und Bahnanlagen im Innenstadtbereich von Münster, zum kleineren Teil Bahnbrachen, überwiegend im Betrieb befindlich (teils nur wenig genutzte Güterstrecken). Dem Gebiet kommt als Vernetzungselement und als strukturierendes Element der Stadtlandschaft eine besondere Bedeutung im landesweiten Biotopverbundsystem zu. Nahe der Lagerfläche liegt in etwa 90 m Entfernung das geschützte Biotop BT-4011-157-9, das als Magergrünland inkl. Brachen beschrieben ist. Die Fläche besteht aus Silikattrockenrasen.

Weitere Schutzgebiete sind in der Nähe des Vorhabens nicht zu finden.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 06.11.2024, Az. I.II-W-P-A (Gleis 20), eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Münster Hbf, Erneuerung Gl. 18, 19, 20 und Neubau Bahnsteig 5“ beantragt. Der Antrag ist am 6.11.2024 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 25.11.2024 ist die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten worden. Die Unterlagen sind am 8.1.2025 in Papier und am 13.1.2025 über das Fachplanungsportal wieder vorgelegt worden.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 20.1.2025, Az. 641pa/052-2024#063, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht. Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1, Nr. 14.8.3.1 Anlage 1, Anlage 3, § 7 Abs. 5 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	Stellungnahme abgegeben
T-01	Bezirksregierung Arnsberg	Nein
T-02	Bezirksregierung Münster	Ja
T-03	Landeseisenbahnverwaltung NRW	Nein

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Stellungnahme abgegeben
T-04	Stadt Münster	Ja
T-05	Unfallversicherung Bund und Bahn	Ja
T-06	Vodafone West GmbH	Ja
T-07	RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH	Nein
T-08	Stadtnetze Münster	Ja
T-09	Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Ja
T-10	Westnetz GmbH	Nein
T-11	Deutsche Telekom Technik GmbH	Ja
T-12	Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM)	Nein
T-13	Stadtwerke Münster GmbH	Nein
T-14	Vodafone Deutschland GmbH	Ja

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 ist ein privates Einwendungsschreiben eingegangen (Einwender P-01).

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 Erwidern der Vorhabenträgerin

Mit Schreiben vom 6.5.2025 hat die Vorhabenträgerin Gelegenheit zur Erwidern auf die Stellungnahmen der TÖB sowie die private Einwendung erhalten. Die Rückäußerung der Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt am 15.5.2025 vorgelegt.

Mit Schreiben vom 21.5.2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt den TÖB sowie dem privaten Einwender die Erwidern der Vorhabenträgerin zugeleitet und gefragt, ob die Einwendungen damit ausgeräumt seien oder ob Erörterungsbedarf bestehe.

Es sind Antworten der Stadt Münster, der WLE, der Telekom und des privaten Einwenders eingegangen. Die Telekom erklärt, ihre Bedenken seien ausgeräumt. Die Stadt Münster und die WLE erklären, zu einzelnen Punkten bestünden noch Forderungen. Der Einwender erklärt, seine Bedenken seien nicht ausgeräumt, und gibt eine weitere ergänzende Stellungnahme ab.

Mit E-Mail vom 17.6.2025 erklärt die Vorhabenträgerin, sie akzeptiere die Einwendungen der TÖB und werde sie umsetzen bzw. berücksichtigen. Von den TÖB geforderte Änderungen der Planunterlagen werde sie vornehmen. Mit E-Mail vom 26.6.2025 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt den geänderten Erläuterungsbericht sowie das geänderte Schallschutzgutachten zum Betriebslärm vorgelegt.

B.1.3.5 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 den einzigen 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. Der private Einwender hatte Gelegenheit, sich umfangreich zu äußern. Er hat seine Einwendung erhoben, diese nochmals ergänzt, die ausführliche Synopse der Vorhabenträgerin erhalten und darauf wiederum umfangreich erwidert, ohne von seinen Bedenken abzurücken. 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.

B.1.3.6 Änderung von Antragsunterlagen während des Anhörungsverfahrens

Aufgrund der Stellungnahme der Stadt Münster hat die Vorhabenträgerin während des Anhörungsverfahrens den Erläuterungsbericht und das Betriebslärmgutachten (Unterlagen 1 und 13.3) geändert. Sie geht damit auf die Forderung der Stadt Münster ein, dass für bestimmte, genau benannten Gebäude ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach bestehe, und stimmt dieser Forderung zu. Da diese Änderungen die Daten und Zahlen zum Betriebslärm nicht betreffen, sondern lediglich die rechtliche Bewertung dieser Angaben durch die Vorhabenträgerin zugunsten der betroffenen Gebäude und deren Nutzer, war eine erneute TÖB-Beteiligung und Auslegung dieser Unterlagen zwecks erneuter Anstoßwirkung nicht erforderlich.

B.2 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 betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.3 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.

B.4 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben hat den teilweisen Umbau des Hauptbahnhofs Münster mit einer Flächeninanspruchnahme von 12.780 m² zum Gegenstand. Es handelt sich damit um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 Buchst. b UVPG, das der allgemeinen Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 i. V. m. § 9 Abs. 4, § 7 und Nr. 14.8.3.1 Anlage 1 UVPG unterliegt, da es den Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, die eine Fläche von 5000 m² oder mehr in Anspruch nimmt, zum Gegenstand hat.

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG (vorprüfungspflichtiges Vorhaben) festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.5 Planrechtfertigung

Der Zweckverband Nahverkehr-Westfalen-Lippe (NWL) plant die Reaktivierung des 1975 eingestellten Personenverkehrs auf der Strecke Sendenhorst – Münster (NE-Strecke 9213). Auf der vorhandenen Trasse verkehrt aktuell nur Güterverkehr. Im Rahmen der Modernisierungsmaßnahme soll der Außenbahnsteig am Gleis 20 gebaut werden. Der Neubau ist mit Hinblick auf die Anbindung der Strecke der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) an den Bahnhof Münster Hbf eine wichtige Maßnahme mit hoher Priorität. Durch diese Maßnahme wird die Durchführung von Zugfahrten mit Personenzügen im Bereich der InfraGO AG von Münster Hbf Gleis 20 v.u.n. Sendenhorst, Telgte, Sudmühle und Nevinghof zu ermöglicht. Dabei handelt es sich um den durch den Zweckverband Nahverkehr-Westfalen-Lippe (NWL) bestellten Nahverkehr zwischen Sendenhorst und Münster mit dem Ziel, ein attraktives und nachgefragtes Nahverkehrsangebot zu schaffen.

Ferner trägt das Vorhaben zur generellen Erhöhung der Kapazitäten und zur Verbesserung der Fahrgastabfertigung im Hauptbahnhof Münster bei. Durch seine Umsetzung werden zwei zusätzliche Haltepositionen am Hauptbahnhof Münster geschaffen. Das auszubauende Gleis 20 kann von Norden insbesondere von der RB 67 (Warendorf/Bielefeld) kreuzungsfrei genutzt werden. Aus südlicher Richtung soll das Gleis 20 von den Zügen der WLE-Strecke (Sendenhorst-Münster) angefahren werden. Hierdurch können andere Gleise entlastet und zusätzliche Möglichkeiten für die Angebotsausweitung, z. B. für zusätzliche Leistungen aus Richtung Essen und Dortmund geschaffen werden. Damit wird ggf. auch schon vor der Reaktivierung der WLE-Strecke eine flexible Nutzung für den Schienenverkehr ermöglicht.

Die Strecke 9213 ist eine wichtige Bahnstrecke für das regionale Streckennetz. Auf ihr wird in erster Linie der Schienenpersonennahverkehr abgewickelt, der die Mobilität der Bevölkerung sicher- und einen Teil der verfassungsrechtlich geschützten Daseinsvorsorge darstellt. Das Projekt fördert des Weiteren 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.6 Variantenentscheidung

Die Vorhabenträgerin durfte sich für die gewählte Variante der Umsetzung der Maßnahme entscheiden. Diese Variante ist genehmigungsfähig, denn es gibt im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Alternativlösung, die sich unter Beachtung der mit der Planung angestrebten Ziele und der berührten Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt.

Die Betrachtung der Vorhabenträgerin genügt 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 durfte sich die Vorhabenträgerin für die gewählte Ausführung entscheiden, da es keine Variante gibt, die gegenüber der beantragten Planung eindeutig vorzugswürdig wäre.

B.7 Wasserhaushalt

Das anfallende Niederschlagswasser wird über Kastenrinnen und Dachrinnen in die Sammelleitung abgeführt. Die Einleitung in die öffentliche Kanalisation erfolgt über

den bereits vorhandenen Anschlussschacht im Bereich des Aufzugs. Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 4.11.2024 einen Entwässerungsantrag bei der Stadt Münster gestellt und stimmt sich mit der Stadt Münster bezüglich des genauen Einleitpunktes in die öffentliche Kanalisation ab. Eine Berechnung der Niederschlagsmengen hat die Vorhabenträgerin in Unterlage 15 vorgelegt.

Da keine Gewässerbenutzung vorliegt, ist eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht zu erteilen.

B.8 Artenschutz

Durch das Vorhaben können Verbotstatbestände nach §44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG ausgelöst werden. Fledermäuse können auf ihren Jagdrouten gestört und schlimmstenfalls durch Kollision getötet werden. Amphibien und Reptilien können durch Fahrzeuge überfahren werden. Brutvögel können während der Vegetationsentfernung getötet werden. Nistplätze von Vögeln und Laichplätze von Amphibien können zerstört werden. Durch die im Artenschutzbeitrag sowie den Nebenbestimmungen festgelegten Vermeidungsmaßnahmen lassen sich Verbotstatbestände verhindern. Durch die Begrenzung der Baustellenbeleuchtung wird eine Störung und Tötung von Fledermäusen auf ihren Jagdfügen verhindert. Kontrollen der Fläche vor Baubeginn stellen sicher, dass bei Vorkommen von Amphibien und Reptilien weitere Schutzmaßnahmen ergriffen werden können. Vögel werden durch die Bauzeitenregelung geschützt. Eine umweltfachliche Bauüberwachung überwacht die Maßnahmen und legt bei Abweichungen im Baubetrieb weitere Maßnahmen in Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde fest.

Unter Berücksichtigung der artenschutzrechtlich begründeten Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen sind keine Verbotsverletzungen nach § 44 BNatSchG zu erwarten. Das Vorhaben ist somit mit den Zielen des Artenschutzes vereinbar.

B.9 Immissionsschutz

B.9.1 Baubedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Der physisch-reale Schutz vor Baulärm ist als ein vom planfestzustellenden Vorhaben verursachtes Problem in der Planfeststellung zu lösen.

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 Nummer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Soweit bei der Realisierung des beantragten Bauvorhabens die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden, sind keine (weiteren) Maßnahmen der Baulärmvermeidung und -beschränkung und keine Schutzauflagen i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG erforderlich. Wenn bei der Realisierung der beantragten Baumaßnahme die Richtwerte der AVV Baulärm nicht eingehalten werden, ist der Bauherr gem. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BImSchG verpflichtet, die Baumaschinen und die Baustelle so zu betreiben, dass Baulärm, der nach dem Stand der Technik vermieden werden kann, tatsächlich vermieden wird und der nach dem Stand der Technik unvermeidbare Baulärm auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt wird.

Ferner ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung nicht zu beanstanden, dass gemessene Werte zeitweise um 5 dB(A) überschritten werden (vgl. BVerwG 3 VR 2.15 vom 01.04.2016). Ferner ist eine Überschreitung der akustischen Vorbelastung um 3 dB(A) zeitweise hinzunehmen (vgl. BVerwG 7 A 11.11 vom 10.07.2012). Unter der Voraussetzung einer vollständigen Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebots (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG) ergibt sich für eisenbahnrechtliche Planvorhaben allein aus einer absehbaren, verbleibenden Überschreitung der geltenden Immissionsrichtwerte gemäß Nummer 3 der AVV Baulärm (Beurteilungspegel) weder eine erhebliche nachteilige Umweltauswirkung i. S. d. § 7 Abs. 1 S. 3 bzw. des § 9 Abs. 1 oder 3 UVPG noch eine mehr als unwesentliche Beeinträchtigung der Rechte anderer i. S. d. § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 6 Nr. 1 VwVfG.

Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen ist unter anderem ein Gutachten zu den Lärmauswirkungen während der Bauzeit. Das Gutachten zeigt, dass durch die Bautätigkeit die Richtwerte der AVV Baulärm nicht flächendeckend eingehalten werden können. Daher hat die Vorhabenträgerin ein umfangreiches Schutzkonzept entwickelt.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat sich die VT bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind. In der schalltechnischen Untersuchung wurden mögliche Minderungsmaßnahmen geprüft und hinsichtlich der Ausführung bewertet. Diese Minderungs-

maßnahmen werden bei der Bauausführung berücksichtigt. Soweit zeitweilig unzumutbare Beeinträchtigungen entstehen, wird von der Vorhabenträgerin Ersatzwohnraum (Hotelunterbringung o. ä.) angeboten werden.

Flankierend zum selbstauferlegten Maßnahmenpaket der VT werden zusätzlich zur Sicherstellung einer Erfüllung des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes entsprechende Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Auflagen erscheinen geeignet, baubedingte erhebliche Belästigungen durch Lärmimmissionen gemäß dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu vermindern, und damit dem nachbarschaftlichen Immissionsschutzgebote Rechnung zu tragen. Sie erschweren den Bauablauf nicht erheblich, verhindern oder vermindern aber effektiv schädliche Umweltauswirkungen. Die Durchführung der Maßnahmen ist zumutbar.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen, die sich belästigend auf Menschen und/oder schädigend auf die Gebäudesubstanz auswirken könnten, sind in der näheren Umgebung prinzipiell möglich. Grundlage für diese Prognose sind die Berechnungen des entsprechenden Gutachtens auf Grundlage der angenommenen Einwirkzeiten.

Auch diesbezüglich hat sich die VT bereits in den Planunterlagen selbst zu Maßnahmen und Regelungen verpflichtet, die bei der Bauausführung des Vorhabens zu beachten sind, um die baubedingten Erschütterungseinwirkungen im Bedarfsfall auf ein unvermeidbares Mindestmaß zu begrenzen. Dadurch wird der Schutz der betroffenen Gebäude angemessen gewährleistet.

Darüber hinaus verbleibende vorübergehende Beeinträchtigungen bauimmissionsrechtlicher Art sind im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Errichtung des vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhabens hinzunehmen.

B.9.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen (Verkehrslärm)

Die Vorhabenträgerin hat ein Gutachten zu betriebsbedingten Lärmimmissionen vorgelegt und dieses aufgrund der Stellungnahme der Stadt Münster nochmals überarbeitet. Für alle Gebäude, die von betriebsbedingten Lärmimmissionen oberhalb der Zumutbarkeitsgrenze betroffen sind, ist ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach gegeben. Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Berechtigten die Aufwendungen für notwendige passive Schallschutzmaßnahmen zu ersetzen.

Im Einzelnen:

B.9.2.1 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Betriebsbedingte Lärmimmissionen durch Eisenbahnbauprojekte können grundsätzlich zwei Quellen zugeordnet werden: Verkehrslärm oder Anlagenlärm. Für dieses Vorhaben ist ausschließlich der Verkehrslärm problematisch.

B.9.2.1.1 Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage für den öffentlich-rechtlichen Schutz gegen Verkehrslärm sind die §§ 41 bis 43 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG).

Danach besteht ein Anspruch für die Nachbarschaft des Verkehrsweges, dass als Folge des Neu- oder Ausbauvorhabens keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zu ihren Lasten hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Diese Verpflichtung zum Lärmschutz, die auch als Lärmvorsorge bezeichnet wird, wird allerdings nur ausgelöst, wenn ein Schienenweg entweder neu gebaut oder wesentlich geändert wird.

Die Lärmsanierung an vorhandenen Verkehrswegen ist demgegenüber nicht Gegenstand der gesetzlichen Vorschriften; dies ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.3.1996 – 4 C 9/95, NVwZ 1996, 1003).

B.9.2.1.2 Einordnung des Vorhabens

§ 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG unterscheidet zwischen Verkehrswegen und anderen Anlagen. Für Schienenwege gelten bzgl. der Geräuschimmissionen die Regelungen des § 41 BImSchG sowie des § 43 einschl. der 16. BImSchV. Als Verkehrslärm werden mit der 16. BImSchV Geräusche durch Fahrvorgänge auf Schienenwegen beurteilt.

In diesem rechtlichen Rahmen bleibt zunächst unklar, wie weit sich die Teilnahme am Verkehr erstreckt bzw. was dem Fahrvorgang auf Schienenwegen noch zuzurechnen ist und wo der Anlagenbegriff einsetzt.

Aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.11.2018 (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2018, 7 C 7.17) geht hervor, dass als Verkehrslärm nur die mit dem Fahrbetrieb verbundenen Emissionen von Belang sind. Das bedeutet z. B., sobald die Fahrzeuge im Ruhezustand abgestellt sind, sind sie der Anlage zuzurechnen und ausgehende Lärmemissionen als Anlagenlärm zu beurteilen.

Ein Bahnhof als solcher ist zwar kein Verkehrsweg nach § 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG, sondern eine sonstige Anlage. Die Fahrvorgänge auf den Schienen im Bahnhof werden aber dennoch wie oben beschrieben als Verkehrslärm eingeordnet, der sich nach §§ 41 ff. BImSchG und der 16. BImSchV beurteilt. Aus dem genannten Urteil des BVerwG ergibt sich, dass alle Geräusche aus dem Fahrvorgang, d. h. im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Fahrvorgang, als Verkehrslärm eingeordnet werden. Dazu gehören auch die Einfahrt des Zuges in den Bahnhof, Bremsen und Halten, Öffnen und Schließen der Türen, An- und Ausfahren aus dem Bahnhof.

Zusätzlich können sich aus dem Betrieb des Bahnhofs noch andere Lärmimmissionen ergeben, die nicht unmittelbar dem Fahrbetrieb zugehören, so z. B. Lautsprecherdurchsagen, Geräusche durch Reisende u. a. Diese sind nicht Verkehrs-, sondern Anlagenlärm.

Vorliegend werden Ansprüche der Anwohner aufgrund des Verkehrslärms betrachtet, für die die Regelungen des § 41 BImSchG sowie des § 43 einschl. der 16. BImSchV gelten.

B.9.2.1.3 Lärmvorsorge bei Bau und wesentlicher Änderung von Schienenwegen

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG wird der Bau öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Straßenbahnen nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 vom Geltungsbereich des BImSchG erfasst. Das BImSchG stellt auf schädliche Umwelteinwirkungen durch Immissionen ab, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Zu den Immissionen gehören nach § 3 Abs. 2 BImSchG unter anderem die auf Menschen einwirkenden Geräusche und Erschütterungen. Nach § 3 Abs. 5 BImSchG sind öffentliche Verkehrswege keine Anlagen im Sinne des BImSchG.

Die §§ 41 bis 43 BImSchG enthalten zusammen mit § 50 BImSchG eine Stufenregelung für den Lärmschutz an öffentlichen Straßen und Schienenwegen: Die grundsätzliche Entscheidung und die Trassierung der Verkehrswege muss gemäß § 50 BImSchG so vorgenommen werden, dass Wohngebiete vor schädlichem Lärm möglichst verschont werden (planerischer Lärmschutz). Wird dadurch ein ausreichender Lärmschutz nicht erreicht, sind gemäß § 41 BImSchG an dem Verkehrsweg die notwendigen Schutzmaßnahmen zu treffen (aktiver Lärmschutz), soweit sie angemessen sind. Danach sind gemäß § 42 BImSchG die Aufwendungen für Schutzmaßnahmen an

Einrichtungen der Betroffenen zu ersetzen (passiver Lärmschutz). Die näheren Einzelheiten werden gemäß § 43 BImSchG durch Rechtsverordnungen geregelt.

Auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG wurde die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) erlassen. Diese Verordnung legt die beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen einzuhaltenen Grenzwerte für Verkehrsräusche, die durch Fahrvorgänge auf Straßen und Schienenwegen hervorgerufen werden, sowie die Verfahren für die Berechnung der Beurteilungspegel fest. Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV (Schall 03) beinhaltet das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen.

Ergänzend wurde auf Grundlage der Ermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) erlassen. Diese Verordnung legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen (sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen) fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Eine solche Überschreitung ist dann gegeben, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) ganz unterbleiben oder die getroffenen Maßnahmen nicht zu einer vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führen.

Für den Fall, dass Lärmvorsorgemaßnahmen bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen keinen ausreichenden Schutz gewähren und Lärmbeeinträchtigungen (z. B. für Außenwohnbereiche, insbesondere Terrassen und Balkone) durch Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte verbleiben, kann nach § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 VwVfG eine Entschädigung in Geld gewährt werden. Als Grundlage für die Bemessung eines solchen Entschädigungsanspruchs werden nach gängiger Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes die diesbezüglichen Regelungen der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (Verkehrslärmschutzrichtlinien – VLärmSchR 97) angewendet.

B.9.2.1.4 Planerischer Lärmschutz

Die Trassierung eines Verkehrsweges soll gemäß § 50 BImSchG so erfolgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete möglichst vermieden werden. Dadurch sollen Konfliktsituationen zwischen miteinander unvereinbaren Nutzungen verhindert werden (planerischer Lärmschutz).

Dieses Optimierungsgebot ist hinsichtlich der Verkehrsgeräusche, die von einer dem öffentlichen Personenverkehr dienenden Strecke ausgehen, schwer zu erfüllen, weil ein Nahverkehrsmittel gerade in die Wohngebiete hineingeführt werden muss, wenn es seine Verkehrsfunktion erfüllen soll.

Die Planung wird dem Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG insoweit gerecht, als durch die Nutzung der bestehenden Infrastruktur eine Verlärmung neuer, bislang unbelasteter oder nur geringfügig mit Verkehrslärm belasteter und daher schutzwürdiger Gebiete vermieden wird.

Da es sich um eine Umbaumaßnahme innerhalb des Hauptbahnhofs Münster handelt, bestehen vorliegend keine Spielräume für eine alternative Trassierung. Es werden bestehende Gleise in ihrer Lage um wenige Meter verschwenkt, was im Ergebnis für die Immissionen keinen merklichen Unterschied ausmacht. Der Unterschied für die Lärmbelastung der Umgebung entsteht dadurch, dass auf einem schon bestehenden (nur verhältnismäßig leicht in der Lage verschwenkten) Gleis ein neues Verkehrsangebot in Form von SPNV entsteht, wodurch mehr Züge in dem Hauptbahnhof verkehren, die entsprechend mehr Verkehrslärm erzeugen.

B.9.2.1.5 Prüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz

Anspruchsgrundlagen zum Schutz vor Schienenverkehrslärm sind für den Vorhabensbereich mit immissionsschutzrechtlich relevanten wesentlichen Änderungen die §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV, für die Bereiche außerhalb des Anwendungsbereiches des § 41 BImSchG der § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG und das Abwägungsgebot des § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG. Passive Schallschutzmaßnahmen werden auf Grundlage des § 42 BImSchG i. V. m. der 24. BImSchV bzw. des § 74 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. Satz 3 VwVfG gewährt.

B.9.2.1.6 Immissionsschutzrechtliche Einordnung der Baumaßnahmen

Die Verpflichtung zum Lärmschutz wird nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 der 16. BImSchV ausgelöst, wenn ein Schienenweg neu gebaut oder wesentlich geändert

wird. Wesentliche Änderungen eines Verkehrswegs sind stets Änderungen an dem Verkehrsweg und damit notwendig bauliche Maßnahmen.

Wie soeben dargelegt, handelt es sich bei einem Bahnhof zwar grundsätzlich nicht um einen Schienenweg; jedoch wird das Gleis, auf dem der Fahrvorgang im Bahnhof stattfindet, immissionsschutzrechtlich wie ein Schienenweg behandelt.

Da das betreffende Gleis bereits existiert und lediglich verschwenkt wird, handelt es sich nicht um einen Neubau, sondern um eine Änderung.

Die Voraussetzungen, unter denen eine bauliche Änderung als wesentlich gilt, sind in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV geregelt. Neben der baulichen Erweiterung des Schienenwegs um ein oder mehrere durchgehende Gleise (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) setzen § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV einen erheblichen baulichen Eingriff in den zu ändernden Verkehrsweg voraus. Der erhebliche bauliche Eingriff muss ursächlich für eine Lärmerhöhung um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht sein.

Hinweise zur Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs finden sich in der Amtlichen Begründung zur 16. BImSchV (BR-Drs. 661/89); diese führt zur Erheblichkeit eines baulichen Eingriffs aus, dass der bauliche Eingriff zu einer erkennbaren Veränderung des bisherigen Verkehrswegs führen muss, um die Lärmvorsorge deutlich von der Lärmsanierung abzugrenzen. Erheblich ist ein baulicher Eingriff nur, wenn in die Substanz des Verkehrswegs eingegriffen wird. Als wesentliche Änderung können dagegen nicht verstanden werden Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie nur kleinere Baumaßnahmen, wie z. B. an Straßen das Versetzen von Bordsteinen, das Anlegen einer Verkehrsinsel und das Anbringen von verkehrsregelnden Einrichtungen sowie an Schienenwegen das Versetzen von Signalanlagen, das Auswechseln von Schwellen, der Einbau von Weichen oder das Ändern der Fahrleitung.

Bei der geplanten Umbaumaßnahme werden im Bahnhof Münster die Gleise 18, 19 und 20 verschoben und erhalten eine neue Lage. Hierbei wird der Gleisrost, die Bettung und der Boden zurückgebaut und für die Verschwenkung in neuer Lage erneuert. Hierdurch wird äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung eingegriffen wird (vgl. dazu Jarass BImSchG, 15. Aufl. 2024, BImSchG § 41 Rn. 23 m. w. N.; BVerwGE 124, 334/337 = NVwZ 2006, 331; BVerwGE 107, 350/354 = NVwZ 1999, 539; BVerwGE 111, 108/120 = NVwZ 2001, 82). Es handelt sich daher nicht

nur um eine Funktionsänderung des Gleises 20, sondern um einen für jedermann erkennbaren baulichen Eingriff in dessen Substanz.

Erheblich ist ein baulicher Eingriff, wenn die Baumaßnahme die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs erhöht (BVerwGE 124, 334/337 = NVwZ 2006, 331; BVerwG, 7 A 9.12 v. 18.7.13 Rn. 22; OVG NRW, 11 A 3607/20 v. 26.1.23 Rn. 43). Das ist hier der Fall, denn durch die neu geschaffene Haltmöglichkeit erhöhen sich die Zugzahlen der reaktivierten Strecke 9213 signifikant, und durch Austausch der Zugdeckungssignale zu Hauptsignalen steigt die mögliche Einfahrtgeschwindigkeit von 25 km/h auf 40 km/h (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm, Stand 26.6.2025, Seite 5).

Zwar nimmt die Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm – entgegen der Beschreibung im Erläuterungsbericht – keinen erheblichen Eingriff in die Substanz des Gleises 20 an, sondern sieht in der Erhöhung der Zugzahlen einen „funktionalen baulichen Eingriff“ (Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm, Stand 26.6.2025, Seite 5). Jedoch kommt sie zum richtigen Ergebnis, dass § 41 ff. BImSchG sowie die 16. BImSchV anwendbar sind. Im Ergebnis wirkt sich der Formulierungsfehler in der Schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm daher nicht nachteilig auf den Schutz der betroffenen Gebäude aus.

B.9.2.1.7 Wesentliche Änderungen gemäß §§ 41 ff BImSchG i. V. m der 16. BImSchV

B.9.2.1.7.1 Ermittlung der betroffenen Nutzungseinheiten und Anspruch auf aktiven Lärmschutz

Die Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm ermittelt, für welche Nutzungseinheiten ein Lärmschutzanspruch vorliegt. Ein solcher Anspruch besteht, wenn für eine Nutzungseinheit (Wohneinheit, Gewerbeeinheit usw.) bei einer wesentlichen Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff in den auszubauenden Schienenweg (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV) die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV unter Beachtung der jeweils ausgeübten zu schützenden Nutzung (§ 2 Abs. 2 und 3 der 16. BImSchV) überschritten sind.

Die Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm kommt (nach Änderung aufgrund der Forderungen der Stadt Münster) zu dem Ergebnis, dass an 5 Gebäuden mit 54 Schutzfällen in Misch- bzw. Gewerbegebieten östlich bzw. westlich der Bahnstrecke Anspruch auf Lärmvorsorge bestehe.

Der Anspruch auf aktiven Schallschutz wird durch § 41 Abs. 2 BImSchG begrenzt, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm prüft zunächst die Effektivität und die Kosten von Schallschutzwänden (Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm, Seite 12 f.).

Der Vollschutz könne bei dem im Süden gelegenen betroffenen Gebäude westlich der Bahnstrecke mit einer Schallschutzwand mit einer Höhe von 2 m erreicht werden. Bei dem betroffenen Gebäude im Norden östlich der Bahnstrecke könne der Vollschutz mit einer Schallschutzwand in Höhe von 10 m nicht erreicht werden. Die Schallschutzwand sei im Bereich des Bahnsteiges hinter dem Bahnsteig liegend untersucht worden. Da die Kosten je gelösten Schutzfall mindestens 118,5 Tsd. € betragen würden, seien die Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig.

Im Bereich der Gebäude M049, M050 und M051 bestehe an 3 Gebäuden mit ca. 49 Schutzfällen Anspruch auf Lärmvorsorge. Bei den Gebäuden handele es sich um Bürogebäude und ein Hotel im Bereich des Hauptbahnhofs Münster. Die Fassaden und Geschosse mit Anspruch auf Lärmvorsorge befänden sich verteilt an einzelnen Berechnungspunkten an den bahnzugewandten Fassaden über alle Geschosse (EG bis 5.OG). Da der Abstand in diesem Bereich zu den Bahnanlagen nur wenige Meter betrage, sei eine Schallschutzwand nicht möglich, da diese zu einer erheblichen Verschattung und in den Obergeschossen und zu keiner Pegelminderung führen würde. Unter diesen Gesichtspunkten sei eine Schallschutzwand unverhältnismäßig.

Diese Einschätzungen des Gutachtens sind nicht zu beanstanden.

Sodann werden aktive Schallschutzmaßnahmen am Fahrweg untersucht (Schalltechnische Untersuchung zum Betriebslärm, Seite 13). Geprüft wird das sog. besonders überwachte Gleis („BüG“). Beim BüG ist der Betreiber einer Strecke verpflichtet, den Schienenzustand des entsprechenden Abschnitts nach dem ersten Schleifen und anschließend in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Das Gutachten führt aus, der Einsatz des BüG-Verfahrens sei erst ab Streckenabschnitten mit einer Länge von mindestens 300 m sinnvoll. Weil es sich bei den Gebäuden mit Anspruch auf Lärmvorsorge lediglich um einzelne Gebäude handele, sei dieses Verfahren als unverhältnismäßig aufwendig und kostenintensiv einzustufen. Auch diese Bewertung ist nachvollziehbar.

Daher ist die Vorhabenträgerin vorliegend nicht zu den genannten aktiven Schallschutzmaßnahmen verpflichtet.

B.9.2.1.8 Passive Schallschutzmaßnahmen

Der Anspruch auf passiven Lärmschutz ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzulegen (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.10.1990 – 4 CB 1/90, NVwZ-RR 1991, 129).

Die Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen sind der Schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm zu entnehmen.

Die auf der Ermächtigungsgrundlage des § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG erlassene Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen (passive Schallschutzmaßnahmen) fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Eine solche Überschreitung ist dann gegeben, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) ganz unterbleiben oder die getroffenen Maßnahmen nicht zu einer vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führen.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen nach § 2 der 24. BImSchV sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die schutzbedürftige Räume baulicher Anlagen nach außen abschließen. Zu den Umfassungsbauteilen zählen insbesondere Fenster, Türen, Rollladenkästen, Wände, Dächer und Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen.

Zu den Lärmschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit Sauerstoff verbrauchenden Energiequellen. Lüftungseinrichtungen sind in den Schlafräumen und in den Wohnräumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle auch dann vorzusehen, wenn die erforderliche Schalldämmung der schutzbedürftigen Räume ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen bereits vorhanden ist.

In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Immissionsgrenzwert am Tag bzw. in der Nacht überschritten ist.

Die Vorhabenträgerin hat für die grundsätzlich anspruchsberechtigten baulichen Anlagen zu ermitteln oder ermitteln zu lassen, ob und gegebenenfalls welche Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind. Dazu ist festzustellen

- vor Ort das vorhandene bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 2 der 24. BImSchV sowie
- das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß der Umfassungsbauteile nach § 3 Abs. 3 und 4 der 24. BImSchV.

Erstattungsberechtigter ist der Eigentümer des Grundstücks mit der baulichen Anlage. Ihm gleichgestellt sind der Wohnungseigentümer und der Erbbauberechtigte. Mieter und Pächter sind nicht erstattungsberechtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.04.1996 – 11 A 86/95, UPR 1996, 109, DVBl 1996, 921; BVerwG, Urteil vom 16.09.1993 – 4 C 9/91, NVwZ 1994, 682, DVBl 1994, 338).

Zuständig für die Abwicklung des Erstattungsanspruchs ist die Vorhabenträgerin. Sie ist Adressat einer im Planfeststellungsbeschluss erteilten Schutzauflage. Die Vorhabenträgerin hat mit Beginn der Vorhabensdurchführung den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular für die Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Darin ist die Abwicklung des Verfahrens zur Bestimmung der tatsächlichen Erstattungsansprüche darzustellen.

Über die Erstattung ist mit dem Erstattungsberechtigten vor Durchführung der Schutzmaßnahmen eine Vereinbarung zu schließen. Diese soll insbesondere enthalten

- eine kurze Beschreibung der Lärmschutzmaßnahmen,
- die Höhe des veranschlagten Erstattungsbetrages,
- die Festlegung, dass die Erstattung nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen und Vorlage der Originalrechnung nach Maßgabe des geprüften Rechnungsbetrages erfolgt,
- die Verpflichtung des Eigentümers, die Fertigstellung der Schutzmaßnahmen anzuzeigen und zu gestatten, nach vorheriger Terminabsprache die fertig gestellten Schutzmaßnahmen zu prüfen.

Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen sind nicht erforderlich, wenn

- eine bauliche Anlage zum baldigen Abbruch bestimmt ist oder dieser bauordnungsrechtlich gefordert wird (§ 2 Abs. 4 Nr. 1 der 24. BImSchV),
- eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV),
- die Beeinträchtigung durch Verkehrsgeräusche wegen der besonderen Benutzung der Anlage, z. B. bei erheblichem Eigenlärm, zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG).

Für die Gebäude, die in der Schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm genannt sind, besteht ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Die Vorhabenträgerin hat sich durch Zusage verpflichtet, diese Ansprüche zu beachten und zu erfüllen. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

B.9.2.1.9 Außenwohnbereich

Eine Entschädigung wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches zur Tagzeit kommt bei den Gebäuden in Betracht, für die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unterblieben sind oder nicht ausreichen, um den Außenwohnbereich vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm zu bewahren. Es handelt sich folglich um die Gebäude, für die auch ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

Maßstab in den Bereichen der wesentlichen Änderung ist die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Die Berechnung der Höhe der Entschädigung erfolgt analog zum Rundschreiben Verkehrslärmschutz.

Für den Außenwohnbereich bestehen keine Lärmschutzansprüche zur Nachtzeit (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 33/97).

Eine Liste anspruchsberechtigter Grundstücke gibt es nicht. Allerdings kann die Nennung der Gebäude mit Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach in der Schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm herangezogen werden. Gebäude mit Außenwohnbereichen, die nicht dort verzeichnet sind, können keinen Anspruch auf Entschädigung für ihre Außenwohnbereiche haben, da sich diese unmittelbar am Gebäude befinden müssen. Bei Gebäuden, die in der Schalltechnischen Untersuchung zum Betriebslärm stehen und über Außenwohnbereiche verfügen, muss geprüft werden, ob ein Anspruch besteht. Da der Anspruch erst mit Inbetriebnahme der

baulichen Änderungen entsteht, ist es möglich, die Anspruchsvoraussetzungen erst während der Ausführungsplanung zu prüfen. Die Entschädigung ist durch Nebenbestimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt.

B.10 Kapazität

Das Eisenbahn-Bundesamt (Referat 23) hat mit Bescheid vom 26.11.2024, Az. 23.15-23bni/023-1107#009, entschieden:

- 1.) Aufgrund des von Ihnen dargestellten Sachverhalts bestehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus kapazitiver Sicht hinsichtlich der von der DB InfraGO AG beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen keine Bedenken.*
- 2.) Die DB InfraGO AG wird verpflichtet das neu zu errichtende Gleis 140, sowie die Verlängerungen der Gleise 18, 19 und 142 als funktionalen Ersatz für das zukünftig entfallende Gleis 21 in der Betriebsstelle Münster Hbf mit den aus der tabellarischen Darstellung in Abbildung 1 zu entnehmenden Gleisparametern in Betrieb zu nehmen. Die Inbetriebnahme der neu zu errichtenden bzw. der zu verlängernden Gleise ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Ref. 23, unverzüglich anzuzeigen.*
- 3.) Ferner wird die DB InfraGO AG verpflichtet den Vollzug der dauernden Einstellung des Betriebes des Gleises 21 der Betriebsstelle Münster Hbf dem Eisenbahn-Bundesamt, Ref. 23, unverzüglich anzuzeigen.*

In der Begründung führt das EBA (Referat 23) u. a. aus, es sehe den Nachweis als erbracht, dass das neu zu errichtende Gleis 140 sowie die Verlängerungen der Gleise 18, 19 und 142 das entfallende Gleis 21 der Betriebsstelle Münster Hbf hinsichtlich seiner räumlichen Nähe, der Leistungsfähigkeit, der Funktionalität sowie den Nutzungsanforderungen ersetzen. Folglich bestünden aus kapazitiver Sicht keine Bedenken hinsichtlich des Vorhabens. Aufgrund des festgestellten räumlich-funktionalen Ersatzes sei ein Verfahren gemäß § 11 AEG zur dauernden Einstellung des Betriebs (Stilllegung) des Gleises 21 der Betriebsstelle Münster Hbf entbehrlich.

B.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Das unter den Schutz des Art. 14 Grundgesetz gestellte Eigentum gehört zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei bedeutet die in der Abwägung gebotene Berücksichtigung des Eigentums nicht, dass das Eigentum vor Eingriffen überhaupt geschützt ist. Die Belange der Eigentümer können bei Vorhaben, die zum Wohl der All-

gemeinheit erforderlich sind, bei der Abwägung zugunsten anderer Belange zurückstehen müssen. Dies ist hier angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Sicherheit der Eisenbahninfrastruktur der Fall.

Grundlage der Entscheidung sind das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbsplan, die beide am Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses teilhaben.

Das Vorhaben ist hinsichtlich der mit ihm verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen auf das notwendige Maß dimensioniert worden.

Der Planfeststellungsbeschluss bildet keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Vorhabenträgerin, das Grundstück bzw. das Recht eines Dritten zur Realisierung des Vorhabens zu nutzen. Hierzu bedarf es entweder der Zustimmung des Betroffenen oder der vorzeitigen Besitzeinweisung. Der Planfeststellungsbeschluss macht Verhandlungen der Vorhabenträgerin mit den Grundstückseigentümern oder sonstigen Berechtigten nicht überflüssig.

Den Eigentümern der vorübergehend und dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Grundstücke steht eine Entschädigung dem Grunde nach zu. Darüber hinaus sind Entschädigungsfragen nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie sind außerhalb der Planfeststellung privatrechtlich bzw. in einem Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

B.12 Begründung der Nebenbestimmungen

Die übrigen Auflagen (vgl. § 36 Abs. 2 Nr. 4 VwVfG) sind erforderlich, um den Anforderungen der bereits dort genannten Rechtsgrundlagen Rechnung zu tragen, auf die hier verwiesen wird. Sie entsprechen dem gestellten Antrag und den Empfehlungen der Träger öffentlicher Belange. Die Vorhabenträgerin hat der Aufnahme der von den Trägern öffentlicher Belange vorgeschlagenen und in diesen Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen zugestimmt und ihre Beachtung zugesagt.

B.13 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Mit den eingegangenen Forderungen und Hinweisen von Trägern öffentlicher Belange hat sich die Vorhabenträgerin in ihrer Synopse auseinandergesetzt und zugesagt, sie zu beachten. Sie sind in Form von Nebenbestimmungen Bestandteil des Beschlusses geworden.

B.13.1 T-02 Bezirksregierung Münster

Die Bezirksregierung Münster hat Stellung zu verschiedenen Rechtsgebieten genommen. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu in synoptischer Form geäußert. Die Bezirksregierung ist, wie alle Träger öffentlicher Belange, mit Schreiben vom 21.5.2025 gefragt worden, ob durch die Erwidern der Vorhabenträgerin ihre Bedenken ausgeräumt werden konnten. Sie hat auf dieses Schreiben nicht geantwortet.

Kartengrundlage

Die Bezirksregierung weist darauf hin, dass die Kartengrundlage der Pläne im Bereich zwischen der Hamburger Straße und dem Kreuzungsbereich Bremer Platz/Schillerstraße nicht die unmittelbar östlich an den Hauptbahnhof angrenzende aktuelle Bebauung wiedergebe, sondern den früheren Altbestand darstelle.

Die Vorhabenträgerin antwortet, sie nehme den Hinweis zur Kenntnis. Die Änderung der Bebauung befinde sich außerhalb des Umbaubereichs und habe somit keinen Einfluss auf die technische Planung dieses Verfahrens.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde: Da der Bereich, auf den die Bezirksregierung sich bezieht, außerhalb der Planfeststellungsgrenze liegt und die relevanten Betrachtungen in anderen Unterlagen, v. a. zum Lärmschutz, auf der aktuellen Bebauung beruhen, ist eine Änderung der Pläne diesbezüglich nicht erforderlich.

Höhere Naturschutzbehörde (Natur- und Artenschutz)

Amphibien und Reptilien

Die Bezirksregierung führt aus, sie habe keine grundsätzlichen Vorbehalte gegen das Vorhaben. Es bestehe aber deutliche Kritik an der Aufarbeitung der artenschutzrechtlichen Belange in dem beigefügten Artenschutzgutachten, insbesondere an den Ausführungen zu einer möglichen Betroffenheit von Amphibien und Reptilien auf der Baustelleneinrichtungsfläche südlich der B 51. Gemäß dem Gutachten seien auf der Brachfläche geeignete Habitatstrukturen vorhanden, und auf der benachbarten Fläche (Extensivgrünland) sei die Art (die Bezirksregierung präzisiert hier nicht, welche Art gemeint sei) in der Vergangenheit nachgewiesen worden. Im Sinne einer Worst-Case-Annahme werde nicht ausgeschlossen, dass einzelne Tiere durch die Nutzung der Baustelleneinrichtungsfläche getötet werden können. In der Folge würden Vermeidungsmaßnahmen benannt. Konkret handele es sich dabei um die Maßnahmen 004_VA (Einsatz einer umweltfachlichen Baubegleitung) und 003_VA (Kontrolle der Lagerfläche). Diese Maßnahmen reichten jedoch nicht aus, den geforderten Schutz

zu gewährleisten. Insbesondere die Tatsache, dass die Kontrolle der Fläche 3 Wochen vor dem Baubeginn (vgl. Maßnahmenblatt) durchgeführt werden solle und – erst im Falle einer Sichtung – im Anschluss konkrete Maßnahmen zusammen mit der unteren Naturschutzbehörde festgelegt werden sollen, sei zu bemängeln. Es sei im Falle eines Worst-Case-Szenarios vielmehr unerlässlich, bereits im Planfeststellungsverfahren ein schlüssiges Maßnahmenkonzept vorzuweisen, das geeignet sei, das Auslösen von Verboten des § 44 (1) BNatSchG wirksam abzuwenden. Zu dem Zweck sollte bereits im Vorfeld ein Austausch mit der unteren Naturschutzbehörde stattfinden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, nach Absprache mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde werde festgelegt, dass die Kontrolle (Maßnahme 003_VA) sowohl drei Wochen vor Baubeginn als auch eine Woche und noch einmal zwei Tage vor Baubeginn statfinde. Sollten bei der ersten Begehung keine Tiere festgestellt werden, verblieben vor Baubeginn so noch zwei weitere Termine, um sicher gehen zu können, dass es tatsächlich kein Vorkommen von Reptilien/Amphibien auf der Fläche gebe. Bei einem Positivtermin würden weitere Schutzmaßnahmen ergriffen. Mit der UNB sei abgestimmt worden, dass in diesem Fall das Gewässer mithilfe eines Schutzzauns von der Fläche abgegrenzt bzw. ein Zaun für den Schutz der Reptilien entlang der Bahnböschung aufgestellt werde. Tiere beider Artengruppen könnten so nicht auf die Fläche gelangen und über die angrenzende Bahnlinie in benachbarte Habitate wandern. Ob und in welchem Bereich Schutzzäune aufgestellt werden müssten, wie lang diese seien und ob ein Abfang notwendig werde, könne erst nach der Kontrolle festgelegt werden.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde: Die Vorhabenträgerin ist der Forderung der Bezirksregierung nachgekommen, sich im Vorfeld mit der UNB abzustimmen, und hat mit dieser eine konkrete Vorgehensweise festgelegt. Die Zusagen der Vorhabenträgerin sind als Nebenbestimmungen Teil des Planfeststellungsbeschlusses geworden. Es verbleibt kein Konflikt.

Artenschutz/Kontrolle

Die Bezirksregierung fordert in Absprache mit der UNB, dass eine Kontrolle der Lagerfläche in einem Abstand von maximal 3 Tagen vor dem Baubeginn und bei geeigneter Witterung erfolgen müsse. Die regelmäßige Begehung sei im Rahmen einer engmaschigen ökologischen Baubegleitung fortzusetzen und zu dokumentieren. Für die Sichtung seien die methodischen Standards gem. dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW anzuwenden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Kontrolle der Lagerflächen durch eine umweltfachliche Bauüberwachung erfolgen werde. Diese werde sowohl die initiale Begehung vor Baubeginn als auch die fortlaufende Überwachung während der Bauphase übernehmen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde: Da die Vorhabenträgerin der Forderung der Bezirksregierung nachkommt, verbleibt kein Konflikt. Die Forderung ist als Nebenbestimmung Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses geworden.

Ansprechpartner, Berichte

Die Bezirksregierung fordert, vor Beginn der Baumaßnahme der unteren Naturschutzbehörde eine Ansprechperson verbindlich zu benennen und den Maßnahmenbeginn der Naturschutzbehörde frühzeitig anzuzeigen. Die Berichte der Umweltbaubegleitung seien der unteren Naturschutzbehörde und der höheren Naturschutzbehörde zur Verfügung zu stellen.

Die Vorhabenträgerin sagt das zu; daher verbleibt kein Konflikt. Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält eine Nebenbestimmung, wonach Name und Kontaktdaten der umweltfachlichen Bauüberwachung den Naturschutzbehörden unmittelbar nach der Einsetzung mitzuteilen sind.

Ergebnis

Da die Vorhabenträgerin auf die Forderungen der Bezirksregierung eingeht, besteht kein Konflikt mehr.

B.13.2 T-04 Stadt Münster

Die Stadt Münster hat Stellung zu verschiedenen Rechtsgebieten genommen. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu in synoptischer Form geäußert. Die Stadt ist, wie alle Träger öffentlicher Belange, mit Schreiben vom 21.5.2025 gefragt worden, ob durch die Erwidern der Vorhabenträgerin ihre Bedenken ausgeräumt werden konnten. In ihrer Antwort vom 11.6.2025 erklärt die Stadt, die untere Immissionsschutzbehörde erhalte noch einen Einwand aufrecht (siehe dazu sogleich); die übrigen beteiligten Stellen der Stadtverwaltung Münster hätten keine weiteren Anmerkungen zu dem Verfahren und nähmen die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Kenntnis.

Amt für Mobilität und Tiefbau, Stadtplanungsamt

Seitens des Amtes für Mobilität und Tiefbau sowie des Stadtplanungsamtes gebe es keine Bedenken zu dem Vorhaben. Sie weisen darauf hin, dass die beigefügten

Pläne auf einer veralteten Katastergrundlage erstellt worden seien, und bitten um Überprüfung möglicher Konflikte zwischen den geplanten neuen Treppenanlagen und den bestehenden Gebäuden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Planungen seien auf Grundlage von aktuellen Vermessungen erfolgt, sodass sie bestätigen könne, dass keine Bebauung im Bahnhofsumfeld durch die Maßnahme betroffen sei. Der Hinweis bzgl. der teilweise veralteten Katastergrundlagen sei korrekt und werde für die weiteren Planungsphasen berücksichtigt. Erneute Überprüfungen von möglichen Konflikten werde erfolgen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde: Da die Vorhabenträgerin auf die Hinweise der Stadt eingeht, besteht kein Konflikt.

Untere Immissionsschutzbehörde

Grundsätzlich habe man keine Bedenken gegen das Gutachten zum Betriebslärm nach der 16. BImSchV. Nach Auffassung der Umweltbehörden ergeben sich auf Grundlage der Ergebnisse in Tabelle 3 im Anhang jedoch noch weitere Gebäude mit Anspruchsvoraussetzungen.

Die Zugzahlen für den Prognosehorizont 2030 für die Schienenstrecken im Hauptbahnhof seien stichprobenhaft mit den Amt 67 der Stadt Münster vorliegenden Zugzahlen für 2030 verglichen. Die Zugzahlen seien nicht identisch, aber in der gleichen Größenordnung. Die Zugzahlen im vorliegenden Betriebslärmgutachten seien aktueller. Ein Vergleich der Gebäudepegel aus dem Gutachten mit den Beurteilungspegeln aus dem Schallimmissionsplan 2017 von Amt 67 an zwei kritischen Immissionsorten (Bremer Platz 48 und Hamburger Straße 2 b) habe ergeben, dass die Prognose aus dem Planfeststellungsverfahren deutlich höhere Pegelwerte aufweise. Das Gutachten von Obermeyer liege danach im Vergleich mit den städtischen Pegelwerten auf der sicheren Seite. Im Ergebnis werde für zwei Gebäude einen Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach festgestellt. Es handele sich um die Gebäude mit der Nummerierung M048 (Bremer Platz 48) und M127 (Hafenstraße 69). Nach Auffassung der Umweltbehörden ergäben sich auf Grundlage der Tabelle 3 im Anhang noch weitere Gebäude mit Anspruchsvoraussetzungen. Das seien die Gebäude Albersloher Weg 10 (M005), Bremer Platz 50, 52 und 54 (M049, M050 und M051) sowie Hamburger Straße 2, 2a und 2b (M130, M131 und M132).

M005 befinde sich im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB. M049 bis M051 befänden sich im Bebauungsplan (B-Plan) 356 und dort in einem ausgewiesenen Kerngebiet (MK). Bei diesen erst in den letzten fünf Jahren errichteten Gebäuden

seien auch Übernachtungsmöglichkeiten vorhanden. M130 bis M132 befänden sich ebenfalls im genannten B-Plan in einer Fläche für Bahnanlagen.

Zum Baustellenlärm merkt die Stadt an, für geplante nächtliche Arbeiten an Schienenverkehrswegen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr sei eine Ausnahmegenehmigung nach § 9 BImSchG NRW erforderlich. Zur vorbereitenden Abstimmung sei mindestens einen Monat im Voraus der geplanten nächtlichen Tätigkeit mit der Stadt Münster Kontakt aufzunehmen.

Die Vorhabenträgerin führt aus, der Bebauungsplan 356 sei im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden. Für die Gebäude M005, M049, M130, M131 und M132 sei als Schutzbedürftigkeit ein Gewerbegebiet berücksichtigt. Für den Anspruch auf Lärmvorsorge werde auf die Ausführungen der 16. BImSchV verwiesen. Danach ergebe sich bei einer Erhöhung von mindestens 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts kein Anspruch auf Lärmvorsorge, wenn die betroffenen Gebäude sich in einem Gewerbegebiet befänden. Dies werde in der schalltechnischen Untersuchung entsprechend berücksichtigt. Die Gebäude M050 und M051 seien im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung ebenfalls als Gewerbegebiet berücksichtigt worden. Unter diesen Gesichtspunkt sei bei der Zuordnung der Schutzbedürftigkeit die tatsächliche Nutzung als Büroflächen und Hotel herangezogen worden.

Bei Berücksichtigung als MK bestehe für die betroffenen Fassaden und Geschosse Anspruch auf Lärmvorsorge. Aus technischen Gründen und da es sich um Gebäude mit bis zu 5 Vollgeschossen handele, bewirke aktiver Schallschutz keine Pegelminde- rung in den Obergeschossen. In den Geschossen EG und 1.OG trete zudem eine erhebliche Verschattung ein, so dass aktive Schallschutzmaßnahmen als unverhältnis- mäßig angesehen würden. Es würden passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach vorgesehen.

Sofern Nacharbeiten während der baulichen Umsetzung erforderlich werden, wird es eine rechtzeitige Anfrage für eine Ausnahmegenehmigung durch das Projekt geben.

Auf die Frage, ob die Rückäußerung der Vorhabenträgerin ihre Bedenken ausräume, erwidert die Stadt Münster, der Einwand zum folgendem Punkt des Gutachtens bleibe bestehen: Die Gebäude M049 bis M051 seien im Rahmen der schalltechnischen Un- tersuchung als Gewerbegebiet berücksichtigt worden. Als bauliche Nutzung für diese drei Immissionsorte sei im B-Plan 356 die Nutzung eines MK-Gebietes angegeben.

Es bestehe für die betroffenen Fassaden und Geschosse Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach, soweit es sich um Beherbergungseinrichtungen handele.

Hierauf sagt die Vorhabenträgerin zu, sie akzeptiere die Einwendungen der TÖB, u. a. der Stadt Münster, und werde sie umsetzen bzw. berücksichtigen. Von den TÖB geforderte Änderungen der Planunterlagen werde sie vornehmen. Mit E-Mail vom 26.6.2025 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt den geänderten Erläuterungsbericht sowie das geänderte Schallschutzgutachten zum Betriebslärm vorgelegt.

Ergebnis: Damit verbleibt kein Konflikt.

B.13.3 T-05 Unfallversicherung Bund und Bahn

Die Unfallversicherung Bund und Bahn erteilt in ihrer Stellungnahme mehrere Hinweise, die von der Vorhabenträgerin beachtet werden müssen. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise im weiteren Verfahren und vor den Umbauarbeiten zu beachten. Da die Hinweise in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden sind, besteht kein Konflikt.

B.13.4 T-06 Vodafone West GmbH

Die Leitungsträgerin teilt mit, dass sie gegen die geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befänden sich keine Telekommunikationsanlagen der Leitungsträgerin. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen sei in dem angefragten Planbereich derzeit nicht geplant. Vor Baubeginn seien aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Tiefbauunternehmen anzufordern.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Hinweis im weiteren Verfahren zu beachten.

Es besteht daher kein Konflikt.

B.13.5 T-08 Stadtnetze Münster

Die Leitungsträgerin führt aus, in der Umgebung der Maßnahme befänden sich keine direkten Versorgungsleitungen der Stadtnetze Münster GmbH. Lediglich im Hamburger Tunnel liegen Strom, Wasser, Gas und Infoleitungen die zu berücksichtigen seien. Sollte auch der Hamburger Tunnel oder andere Leitungen und Kabel der Leitungsträgerin von der Maßnahme betroffen sein, bittet die Leitungsträgerin die Vorhabenträgerin um Rückmeldung und Abstimmung. Sie weist darauf hin, dass grundsätzlich für alle bestehenden Versorgungsanlagen gelte, dass vorhandene Anlagen und Betriebsmittel der Stadtnetze Münster bei anfallenden Tiefbauarbeiten fachgerecht zu schützen bzw. zu sichern und vorher zu lokalisieren seien. Um die Betriebssicherheit

dieser Anlagen weiterhin zu gewährleisten sowie eine sichere Versorgung der Gebäude aufrecht zu halten, sei es unbedingt erforderlich, dass die vorhandenen Leitungstrassen frei von Anlagen, Gebäuden und Bäumen blieben. Wenn sichergestellt sei, dass keine negativen Auswirkungen auf die Versorgungsleitungen der Leitungsträgerin eintreten, erteile diese ihre Zustimmung zu dem Vorhaben.

Die Vorhabenträgerin erläutert, die Baumaßnahme tangiere die im Hamburger Tunnel verlaufenden Leitungen nicht. Aus derzeitiger Sicht sei nicht davon auszugehen, dass durch die geplanten Arbeiten negative Auswirkungen auf die dort vorhandenen Leitungstrassen entstehen. Sollten wiedererwartend Arbeiten im Bereich der Leitungen erforderlich werden, sagt die Vorhabenträgerin eine frühzeitige Kontaktaufnahme zu.

Es besteht daher kein Konflikt.

B.13.6 T-09 Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE)

Die WLE merkt zum Erläuterungsbericht, Seite 9, Punkt 6 (Tangierende Planungen, Abhängigkeiten zu Vorhaben Dritter) an, ihres Erachtens fehle in der Beschreibung die WLE-Wiederinbetriebnahme des SPNV. Die WLE benötige den Bahnsteig und die Kabeltroglverbindung zum Stellwerk, die in Teilen auch durch den Bahnsteigbau tangiert würden. Die WLE-Planung sei hier terminlich und in Teilen bautechnisch mit zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, sie habe sich bewusst dazu entschieden, im Rahmen der Planfeststellung nicht genauer auf Abhängigkeiten von Dritten einzugehen, da der Bahnsteig sowie die zugehörigen Gleisanlagen unabhängig von einer Nutzung durch die WLE betrieben werden könnten. Dennoch seien die Projekte eng miteinander abgestimmt sind und würden das auch weiterhin.

Die WLE merkt zum Erläuterungsbericht, Seite 8, Punkt 6 (Beschreibung des geplanten Zustandes, Kabeltiefbau) an, zukünftig würden Teile der Gleisanlagen der WLE LST-technisch an das Stellwerk der DB in Münster Hbf angeschlossen. Dazu sei von der WLE u. a. ein Kabeltrogsystem von Weiche 181 bis zum Stellwerk auf Gelände der DB geplant und mit entsprechenden Verantwortlichen der DB abgestimmt worden. Die WLE bittet zu prüfen, ob die DB die weitere Planung, den Bau und Überwachung auf Grundlage einer Kostenübernahmeerklärung der WLE auf ihren Grundstücken übernehmen könne. Generell bittet die WLE im Zuge der weiteren Planung und Koordination der Baumaßnahmen um enge Abstimmung.

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, das Thema der Kostentragung sei aus ihrer Sicht für das Verfahren nicht relevant. Sie werde jedoch weiterhin an einer Lösung mit der WLE GmbH arbeiten. Bereits in der aktuellen Kabeltiefbauplanung erfolgten enge Abstimmungen zwischen den Planungen der WLE und der Vorhabenträgerin. Dies werde auch in den weiterführenden Planungsprozessen erfolgen.

Die WLE merkt zum Erläuterungsbericht, Seite 10, Punkt 8.3 (Bauzeit) an, die Bauzeit sei weiterhin eng mit der WLE abzustimmen. Konkretisierungen seien der WLE rechtzeitig mitzuteilen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Bauzeiten weiterhin in enger Abstimmung mit der WLE festzulegen und zu koordinieren.

Auf die Frage, ob die Rückäußerung der Vorhabenträgerin ihre Bedenken ausräume, antwortet die WLE, die Erwidern des Vorhabenträgers seien für sie in Ordnung, sie habe jedoch noch eine Anmerkung zu Seite 4 der übermittelten Synopse. Aufgrund der parallel geplanten Baumaßnahmen auf der WLE Strecke Neubeckum-Münster (9213) im Streckenabschnitt Sendenhorst-Münster müsse eine Befahrbarkeit mit mindestens 160 m langen Zügen (Langschienen inkl. Lok, Stopfmaschinen, Schotterzüge, Schwellenzüge, ggf. Rückführung der Rückbaustoffe) im Anschluss der Strecke von und nach Münster Hbf dauerhaft sichergestellt werden. Die Zugänglichkeit über Gleis 27 als Rangierfahrt und das Zurücksetzen in die WLE-Strecke 9213 sei aus Sicht der WLE in Ordnung. Bedarfsrangierfahrten sollten auch über den Abzweig der Weiche 182 und die Nutzung der Gleise 22-24 zeitweilig am Tag möglich sein. Auch der kurzzeitigen Sperrung bei Umbau der Weiche 181 stimme die WLE zu.

Im Bauablaufplan der Vorhabenträgerin sei mit nahezu durchgehenden Sperrungen im Anschlussbereich (W181) von Anfang Februar bis Anfang Mai 2027 (3 Monate) zu rechnen. Die WLE gehe davon aus, dass während dieser Zeit Rangierfahrten auf die Strecke der WLE in der genannten Zeit uneingeschränkt möglich seien und auch durchgeführt werden könnten. Eine Ankündigung könne durch die WLE max. 14 Tage vor Bedarf erfolgen, jedoch mindestens bis dienstags 12 Uhr der Vorwoche, in der die Arbeiten stattfinden. Ein befahrbarer Anschluss der WLE-Strecke an das Netz der Vorhabenträgerin in Münster ohne größere zeitliche Unterbrechungen sei aus Sicht der WLE zwingend notwendig und ggf. als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Hierauf sagt die Vorhabenträgerin zu, sie akzeptiere die Einwendungen der TÖB, u. a. der Stadt Münster, und werde sie umsetzen bzw. berücksichtigen.

Die Forderungen der WLE sind als Nebenbestimmungen Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses geworden.

Ergebnis: Damit verbleibt kein Konflikt.

B.13.7 T-11 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Leitungsträgerin führt aus, im Planbereich befänden sich Telekommunikationslinien und Rohranlagen der Telekom, die aus den der Vorhabenträgerin vorliegenden Lageplänen ersichtlich seien. Infolgedessen müssten diese im Zuge der Bauausführung gesichert, verändert oder verlegt werden. Die Baumaßnahme sei so mit der Leitungsträgerin abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden werden. Sie gehe davon aus, dass die weiteren Telekommunikationslinien punktuell gesichert werden, aber unverändert in ihrer Trassenlage verbleiben könnten. Aus heutiger Sicht bestehe kein Bedarf für Erweiterungs-, Instandsetzungs- oder sonstige Anpassungsmaßnahmen. Die Leitungsträgerin schlägt eine frühzeitige Abstimmung vor Baubeginn vor, damit spätere kosten- und zeitaufwändige Maßnahmen vermieden werden können. Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssten Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom sei zu beachten.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Telekommunikationslinien und Rohranlagen der Telekom im Zuge der Baumaßnahme ordnungsgemäß zu sichern sowie frühzeitig vor Baubeginn erneut mit der Leitungsträgerin Kontakt aufzunehmen, um ggf. erforderliche Sicherheits- oder Änderungsmaßnahmen abzustimmen. Sie sagt ferner zu, die bauausführende Firma werde sich vor Beginn der Arbeiten über die Lage sämtlicher vorhandener Kabel informieren und der Kabelschutzanweisung der Telekom vollumfänglich Folge leisten.

Es besteht daher kein Konflikt.

B.13.8 T-14 Vodafone Deutschland GmbH

Die Leitungsträgerin führt aus, im Planbereich befänden sich Telekommunikationsanlagen ihres Unternehmens, deren Lage auf den der Vorhabenträgerin vorliegenden Bestandsplänen dargestellt sei. Die Leitungsträgerin weist darauf hin, dass ihre Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien und weder überbaut noch vorhandene Überdeckungen verringert werden dürften. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung ihrer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötige die Leitungsträgerin mindestens drei Monate vor Baubeginn einen Auftrag der Vorhabenträgerin an TDRB-W.Dortmund@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Die Vorhabenträgerin erläutert, die Baumaßnahme tangiere die verlaufenden Leitungen nicht. Aus derzeitiger Sicht sei nicht davon auszugehen, dass durch die geplanten Arbeiten negative Auswirkungen auf die dort vorhandenen Leitungstrassen entstehen. Sollten wider Erwarten Arbeiten im Bereich der Leitungen erforderlich werden, sagt die Vorhabenträgerin eine frühzeitige Kontaktaufnahme zu.

Es besteht daher kein Konflikt.

B.14 Private Einwendung P-01

Der private Einwender P-01 hat fristgerecht eine Stellungnahme abgegeben und sich gegen das Vorhaben gewandt. Er hat diese in einem weiteren Schreiben ergänzt. Beide Einwendungsschreiben sind der Vorhabenträgerin zur Rückäußerung zugeleitet worden. Die ausführliche Synopse der Vorhabenträgerin hat der Einwender erhalten und darauf wiederum umfangreich erwidert, ohne von seinen Bedenken abzurücken. Daher ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nötig.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Dem Einwender fehlt die Einwendungsbefugnis.

Gem. § 73 Abs. 4 VwGO kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben.

Indem die Vorschrift auf die Belange des Einwenders abstellt, zielt sie ausschließlich auf die Geltendmachung eigener Belange ab.

Die Möglichkeit, in eigenen Belangen berührt zu werden, besteht nicht, wenn die eigene Sphäre von vornherein unter keinem denkbaren Gesichtspunkt berührt wird oder die geltend gemachten Rechte und Belange nicht dem Einwender als eigene zustehen können (Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann, 10. Aufl. 2022, VwVfG §

73 Rn. 71). Die Geltendmachung von Allgemeininteressen oder Belangen Dritter durch Einwender ist nicht vorgesehen. Die Wahrung des öffentlichen Interesses ist vielmehr der Behördenbeteiligung nach Absatz 2 und 3a zugewiesen (Schoch/Schneider/Weiß, 6. EL November 2024, VwVfG § 73 Rn. 218). Eigene Belange unterscheiden sich vom Allgemeininteresse durch das Vorliegen eines individualisierenden Elements. Bspw. kann das Interesse am Erhalt einer direkten Wegeverbindung (anstelle einer Umfahrung) dadurch auf einen Einwender zugespitzt sein, dass er diese Wegeverbindung regelmäßig nutzt, um zum Arbeitsplatz oder zur Schule zu gelangen. Das Interesse am Erhalt eines Schutzgebiets kann bei einem Biologen dadurch individualisiert sein, dass er dort regelmäßig lokale Forschungen betreibt (Schoch/Schneider/Weiß, 6. EL November 2024, VwVfG § 73 Rn. 219). Die Geltendmachung von Belangen Dritter sieht Absatz 4 Satz 1 ebenfalls nicht vor (Schoch/Schneider/Weiß, 6. EL November 2024, VwVfG § 73 Rn. 220).

Der Einwender schreibt von einer Adresse, die nicht in Münster, sondern in einer anderen, über 100 km entfernten Stadt liegt. Er beruft sich an keiner Stelle seiner Einwendungsschreiben darauf, in eigenen Rechten, Interessen oder Belangen von dem Vorhaben betroffen zu sein. So trägt er z. B. weder vor, im Einwirkungsbereich des Vorhabens zu wohnen oder zu arbeiten, sich sonst dort regelmäßig aufzuhalten, noch, dort Eigentümer oder Nutzungsberechtigter eines Grundstücks oder Wohnungseigentums sein, noch irgendeinen anderen Bezug zu dem Einwirkungsbereich des Vorhabens. Er bringt allgemeine Vorbehalte gegen das Vorhaben vor, die er unter folgende Themenbereiche fasst: Planbegründung und Planrechtfertigung, Schallschutz, Artenschutz, Landschaftspflegerische Begleitplanung sowie Baugrundbeurteilung. Keinen dieser Belange trägt er als seinen eigenen vor; er argumentiert vielmehr ausschließlich allgemein und ohne Darlegung einer individuellen Betroffenheit. Eine solche geht auch nicht indirekt aus seinem Vortrag hervor. Zum Thema Planbegründung und Planrechtfertigung bringt er vor, es gebe keine Finanzierung für die Reaktivierung der WLE, und das hierzu anhängige Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung sei zum Scheitern verurteilt. Hierbei handelt es sich nicht um einen eigenen, individuellen Belang des Einwenders, sondern um einen öffentlichen Belang, zu dessen Wahrnehmung die Träger öffentlicher Belange berufen sind. Der Schallschutz ist ein Belang der Anwohner, Nutzer, Eigentümer und Nutzungsberechtigten der betroffenen Immobilien. Da der Einwender nicht vorträgt, zu diesen Personengruppen zu gehören, ist er nicht in eigenen Belangen betroffen. Belange Dritter ist er nicht befugt geltend zu machen. Der Artenschutz, die Landschaftspflegerische Be-

gleitplanung und die Baugrundbeurteilung sind öffentliche Belange, die von den Trägern öffentlicher Belange gewahrt werden. Der Einwender macht nicht geltend, einen darüber hinaus gehenden individuellen Bezug zu diesen Fachgebieten zu haben. Ebenso wenig macht er geltend, von der Baugrundbeurteilung als individueller Eigentümer oder Nutzungsberechtigter betroffen zu sein.

Wie bereits anfangs festgestellt, fehlt ihm daher die Einwendungsbefugnis. Seine Einwendung wird daher bereits aus diesem Grund zurückgewiesen.

B.15 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.

Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses. Das Vorhaben verfolgt das Ziel, zwischen Sendenhorst und Münster ein attraktives und nachgefragtes Nahverkehrsangebot zu schaffen, ferner, im Hbf Münster zur generellen Erhöhung der Kapazitäten und zur Verbesserung der Fahrgastabfertigung beizutragen. So können andere Gleise entlastet und Möglichkeiten für zusätzliche Verkehrsangebote geschaffen werden. Die Strecke 9213 ist eine wichtige Bahnstrecke für das regionale Streckennetz. Auf ihr wird in erster Linie der Schienenpersonennahverkehr abgewickelt, der die Mobilität der Bevölkerung sicher- und einen Teil der verfassungsrechtlich geschützten Daseinsvorsorge darstellt. Das Projekt fördert des Weiteren 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 Hinweise 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 wer-

den. 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.

Auch unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Insbesondere kommt es durch die Planung in keinem der betroffenen Bereiche zu Immissionskonflikten, auch nicht im Rahmen der Bauausführung, die nicht bewältigt werden können. Die Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen, doch ist ein funktionaler Ausgleich möglich. Bei Realisierung aller vorgesehenen, festgesetzten und zugesagten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen können die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vollständig kompensiert werden.

Die Immissionsschutzkonzepte erscheinen geeignet, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermeiden. Durch Schallschutzmaßnahmen kann eine angemessene Konfliktminimierung erreicht werden. Im Übrigen kommen Entschädigungsansprüche, zu denen auch das Angebot von Ersatzwohnraum in besonders lärmintensiven Bauphasen zählt, in Betracht. Zum Schutz vor betriebsbedingten Immissionen besteht für besonders stark betroffene Gebäude Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte sind verhältnismäßig und zumutbar. Der Flächenbedarf ist insgesamt auf das erforderliche und damit nicht weiter zu verringende Mindestmaß geplant worden. Die vorübergehende bzw. dauerhafte Inanspruchnahme ist insgesamt als maßvoll und gerechtfertigt anzusehen. Verbleibende Nachteile erreichen auch hier kein Ausmaß, das dem Vorhaben entgegensteht. Die beantragte Planung führt auch somit nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten.

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.16 Sofortige Vollziehung

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

B.17 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 oben genannten

Oberverwaltungsgericht für das Land NRW

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss Beschwerzte 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 Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln

Köln, den 22.7.2025/22.07.2025

Az. 641pa/052-2024#063

EVH-Nr. 3526143

Im Auftrag

(Dienstsiegel)