



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln
Werkstattstraße 102
50733 Köln

Az. 641pa/058-2025#027
Datum: 19.02.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

**„Telgte-Kirchspiel; Beseitigung des nicht technisch gesicherten
Bahnübergang (BÜ)“**

**in der Gemeinde Telgte
im Kreis Warendorf**

Bahn-km 15,426 bis 15,426

der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück

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

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen.....	4
A.3	Konzentrationswirkung.....	5
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise.....	5
A.4.1	Baubeginn, Fertigstellung.....	5
A.4.2	Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften	5
A.4.3	Baustelleneinrichtung.....	6
A.4.4	Straßen und Wege; Sondernutzungserlaubnis; Straßenverkehr.....	6
A.4.5	Denkmalschutz, Bodendenkmalschutz.....	7
A.4.6	Baulärm, Erschütterungen und sonstige baubedingte Immissionen	7
A.4.7	Arbeitsschutz	10
A.4.8	Artenschutz.....	11
A.4.9	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	11
A.4.10	Kampfmittel	12
A.4.11	Hinweise der Leitungsträger.....	13
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	14
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	14
A.7	Sofortige Vollziehung	14
A.8	Gebühr und Auslagen	14
B.	Begründung	14
B.1	Sachverhalt.....	14
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	14
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	17
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	17
B.2	Rechtsgrundlage.....	19
B.3	Zuständigkeit	20
B.4	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	20
B.5	Planrechtfertigung.....	20
B.6	Variantenentscheidung	21
B.7	Artenschutz.....	25
B.8	Baubedingte Lärm- und Erschütterungsmissionen	25
B.9	Inanspruchnahme von Grundeigentum	28
B.10	Um- und Mehrwege; gleichzeitig Entscheidung über die Einwendung P-01	28
B.10.1	Entschädigung für Um- und Mehrwege	28
B.10.2	Einwendung P-01	30
B.11	Begründung der Nebenbestimmungen.....	34
B.12	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	34

B.12.1	T-02 Bezirksregierung Münster	34
B.12.2	T-03 Kreis Warendorf	34
B.12.3	T-011 Landesbetrieb Straßen NRW	34
B.12.4	T-01 Versatel Deutschland GmbH; T-05 Deutsche Telekom Technik GmbH; T-08 Vodafone Deutschland GmbH.....	36
B.12.5	T-04 PLEdoc GmbH; T-06 Thyssengas GmbH; T-07 Vodafone West GmbH	36
B.13	Gesamtabwägung.....	36
B.14	Sofortige Vollziehung	37
B.15	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	37
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	37

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Telgte-Kirchspiel; Beseitigung des nicht technisch gesicherten Bahnübergang (BÜ)“ in der Gemeinde Telgte, Kreis Warendorf, Bahn-km 15,426 bis 15,426 der Strecke 2013 Münster - Rheda-Wiedenbrück, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen, die die Vorhabenträgerin am **4.7.2025** über das Fachplanungsportal des Bundes vorgelegt hat, soweit nichts anderes angegeben ist:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkungen
1.1	Erläuterungsbericht	genehmigt
1.2	Fotodokumentation	zur Information
2.1	Übersichtsplan M 1:25.000	zur Information
2.2	Übersichtslageplan M 1:5.000	zur Information
3.1	Lageplan M 1:1500	genehmigt
3.2	Lageplan Luftbild M 1:1000	zur Information
4	Bauwerksverzeichnis	genehmigt
5	Grunderwerbsplan M 1:100	genehmigt
6	Grunderwerbsverzeichnis	genehmigt
7.1	Bahnübergangs-/Kreuzungsplan M 1:200	genehmigt
7.2	Umwegeplan M 1:10.000	zur Information
8	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan M 1:500	genehmigt
9	Kabel- und Leitungslageplan M 1:500	zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkungen
10	Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Baulärm) und Erschütterungsimmissionen	zur Information

A.3 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 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 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.4.4 Straßen und Wege; Sondernutzungserlaubnis; Straßenverkehr

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.

Folgende Nebenbestimmungen und Hinweise beruhen auf der Stellungnahme des Landesbetriebes Straßen NRW:

1. Zur Regelung der Rechtsverhältnisse bezüglich der gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Nutzung, siehe Unterlage 6.1 Verzeichnis Grunderwerb lfd.-Nr. 01 und 02 auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, sind mit der Bundesstraßenverwaltung rechtzeitig vor Baubeginn Gestattungsverträge gemäß den § 8 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) abzuschließen. Die Bundesstraßenverwaltung wird vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, -Regionalniederlassung Münsterland-, Wahrkamp 30 in 48563 Coesfeld.

2. Da die Fläche im Verzeichnis Grunderwerb lfd.-Nr. 02 nach dem Rückbau des Bahnübergangs ausschließlich der Nutzung der Eisenbahn dient, sind die Baulast und die Fläche nach Realisierung der Baumaßnahme an die Vorhabenträgerin zu übertragen.

3. Während der Bauphase darf der Verkehr auf der Bundesstraße nicht gefährdet und nicht maßgeblich beeinträchtigt werden. Die Behinderungen im Zuge der Bundesstraße sind auf das unbedingt für die Bauausführung notwendige Minimum zu beschränken. Hierbei sind die Arbeiten und die Baustelleneinrichtung nach Möglichkeit

als Tagesbaustellen außerhalb der Verkehrsspitze (09:00 Uhr bis 16:00 Uhr) zu organisieren oder am Wochenende durchzuführen.

4. Das genaue Verkehrskonzept für die Bauausführung und die Verkehrssicherung ist rechtzeitig im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Straßenverkehrsbehörde, dem Kreis Warendorf und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung abzustimmen.

5. Die mit dem geplanten Rückbau verbundenen bautechnischen Arbeiten wie der Rückbau der Asphaltbefestigung, die Herstellung der Bankette, die Installation der passiven Fahrzeugrückhaltesysteme und die notwendige Anpassung der Beschilderung und Markierung sind rechtzeitig vor der Bauausführung im Detail mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW an Hand von geeigneten Planunterlagen einvernehmlich abzustimmen.

A.4.5 Denkmalschutz, Bodendenkmalschutz

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

A.4.6 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. Entsprechend dem gestellten Antrag sind Nacharbeiten untersagt.
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, Kurgemeinden 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.4.7 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 Sicherungsmaßnahmen zu treffen sowie Sicherheitsanweisungen 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.

A.4.8 Artenschutz

Rodung und Rückschnitt von Gehölzen sowie Baufeldfreimachung sind gem. § 39 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) außerhalb der Brutzeit in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. durchzuführen. Es wird insbesondere auf § 44 Abs. 1 BNatSchG hingewiesen.

A.4.9 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 be-

sonders 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.4.10 Kampfmittel

Die Vorhabenträgerin hat mit den Antragsunterlagen eine Kampfmittelrisikoüberprüfung der Ingenieurgesellschaft für Sicherungstechnik und Bau mbH für die Strecke 2013, km 15,3 bis 18,4 vorgelegt. Danach liegt für den untersuchten Bereich eine potentielle Kampfmittelbelastung vor. Es besteht weiterer Erkundungsbedarf.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Baubeginn den Kampfmittelbeseitigungsdienst zu informieren. Die Bauarbeiten dürfen nicht beginnen, bevor das Vorgehen mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst abgestimmt ist.

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.4.11 Hinweise der Leitungsträger

1. Die 1&1 Versatel Deutschland GmbH weist auf ihre Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur hin.
2. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien und Rohranlagen der Deutsche Telekom Technik GmbH. Sie sind im Zuge der Bauausführung zu sichern, zu verändern oder zu verlegen. Die Baumaßnahme ist mit der Leitungsträgerin so abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden werden. Die Leitungsträgerin geht davon aus, dass die weiteren Telekommunikationslinien punktuell gesichert werden, aber unverändert in ihrer Trassenlage verbleiben können und sieht daher aus aktueller Sicht keinen Bedarf für Erweiterungs-, Instandsetzungs- oder sonstige Anpassungsmaßnahmen. Sie schlägt eine frühzeitige Abstimmung vor Baubeginn vor. Bei der Bauausführung ist 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 müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist 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 ist zu beachten. Der Betrieb und die Erweiterung der Telekommunikationslinien im betroffenen Planbereich müssen weiterhin sichergestellt sein.
3. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Deutschland GmbH. Diese weist darauf hin, dass ihre Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung ihrer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigt sie eine Information mindestens drei Monate vor Baubeginn.

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.

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 wird in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Im Verlauf der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke 2013 Münster (Westf) Hbf – Rheda-Wiedenbrück existiert zwischen den Betriebsstellen Bahnhof Telgte und dem Haltepunkt Warendorf-Einen-Müssingen der nicht technisch gesicherte Bahnüber-

gang am Bahn-km 15,426. An diesem Bahnübergang kreuzt eine private Feldzufahrt die Bahnstrecke. Der Bahnübergang ist ein Privatübergang ohne öffentlichen Verkehr und dient ausschließlich der Erschließung einer rückwärtigen landwirtschaftlichen Nutzfläche. Da bereits im Bestand eine alternative Erschließung über das vorhandene Wirtschaftswegenetz existiert, soll im Rahmen dieses Vorhabens dieser Bahnübergang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ersatzlos beseitigt werden.

Die Strecke zwischen dem Bahnhof Telgte und dem Haltepunkt Warendorf-Einen-Müssingen wird derzeit täglich von 20 Zugpaaren im SPNV befahren. In diesem Streckenabschnitt ist kein Fernverkehr vorhanden, planmäßiger Güterverkehr findet derzeit ebenfalls nicht statt. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit beträgt 60 km/h.

Der vorhandene, nicht technisch gesicherte Bahnübergang wird beseitigt. Die Bahnübergangsbefestigung, die Asphaltbefestigung der Zufahrt sowie die Andreaskreuze und die weiteren BÜ-bezogenen Verkehrszeichen werden zurückgebaut. Nördlich des Bahnübergangs wird die Oberflächenbefestigung bis zur Straßenkante der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Bundesstraße 64 ausgebaut und ein Bankett hergestellt. Die vorhandenen Schutzplankenabsenkungen werden ausgebaut und die Schutzplanke durchgängig hergestellt. Anpassungen an den Fahrbahnmarkierungen und der weiteren Beschilderung der Bundesstraße sind dabei nicht erforderlich. Das auf beiden Seiten des Bahnübergangs vorhandene Profil der Bahnstrecke wird durchgehend hergestellt.

Erforderliche Material- und Baustofftransporte können über vorhandene Straßen erfolgen. Für die bauzeitliche Zwischenlagerung von Baumaterial sowie das Abstellen von Fahrzeugen und Maschinen muss eine Bereitstellungsfläche bzw. Baustelleneinrichtungsfläche auf Flächen Dritter hergestellt werden.

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird auf ca. 20 m Länge beidseitig des Bahnübergangs halbseitig im Bereich der Bundesstraße 64 errichtet. Die Fläche ist nur zur Andienung der Baustelle für die Arbeiten im unmittelbaren Bahnübergangsbereich vorgesehen und nicht für die Aufstellung von Baucontainern oder die längerfristige Lagerung von Baumaterialien. Die Nutzung der betreffenden Fläche im Bereich der Bundesstraße 64 wird zeitlich auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt, um die Verkehrseinschränkungen so gering wie möglich zu halten. Eine Abstimmung mit dem für die B 64 zuständigen Landesbetrieb Straßenbau NRW ist bereits erfolgt.

Die bauzeitlich für die Bereitstellung/Baustelleneinrichtung genutzte Fläche wird nach Abschluss der Bauarbeiten durch eine fachgerechte Ausführung wieder vollständig in den Ausgangszustand versetzt.

Für die Realisierung der Maßnahmen zur Beseitigung des Bahnübergangs wird die reine Bauzeit nach Schätzung der Vorhabenträgerin max. 16 Stunden betragen, vorzugsweise am Wochenende aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Bundesstraße 64 von Montag bis Freitag. Aufgrund der Nähe des Vorhabens zum FFH-Gebiet DE-4013-301 „Emsaue, Kreise Warendorf und Gütersloh“ ist es erforderlich, die Baumaßnahmen am Tag und außerhalb der Brutzeit durchzuführen. Die Baumaßnahmen werden deshalb im Zeitraum vom 01.10. bis 28.02. stattfinden. Für die Bauarbeiten am Bahnübergang sind zeitweise Sperrungen der Strecke 2013 erforderlich.

Die Bahnstrecke 2013 ist zwischen Telgte und Warendorf durch den parallelen Verlauf zur Kreisstraße 50 bzw. Bundesstraße 64 gekennzeichnet. Dabei ist eine Vielzahl von nicht technisch gesicherten Bahnübergängen vorhanden. Diese sollen perspektivisch beseitigt, mit einer technischen Sicherung ausgerüstet oder durch eine alternative Quermöglichkeit ersetzt werden. Im Abschnitt „Hegemann“ (Bahn-km 15,621 bis Bahn-km 15,960) ist geplant, weitere drei nicht technisch gesicherte private Bahnübergänge zu beseitigen. Im Abschnitt „Wallfahrt“ (Bahn-km 13,175 bis Bahn-km 14,996) ist geplant, insgesamt fünf nicht technisch gesicherte private Bahnübergänge zu beseitigen. Ein weiterer nicht technisch gesicherter Bahnübergang wird verlegt und erhält in seiner neuen Lage eine technische Sicherung (Bahn-km 14,165). Zudem wird ein nicht technisch gesicherter Bahnübergang so umgebaut, dass nur noch eine temporäre Nutzung für Sonderverkehre möglich ist. Im Abschnitt „Raestrup“ (Bahn-km 16,674 – 18,425) sind ebenfalls Maßnahmen zur Beseitigung von sieben nicht technisch gesicherten Bahnübergängen und die Schaffung von Ersatzwegen geplant. Zudem wird dabei vorgesehen, den nicht technisch gesicherten Bahnübergang einschließlich des Knotenpunktes Bundesstraße 64 – Kreisstraße 19 zu verlegen. In neuer Lage soll der Bahnübergang mit einer technischen Sicherung ausgerüstet werden (Bahn-km 16,810). Die Erschließung und Erreichbarkeit infolge der Beseitigung von Bahnübergängen wird jeweils durch den Bau von Ersatzwegen sichergestellt. Diese vorgenannten Maßnahmen sind Bestandteil von gesonderten Vorhaben und Genehmigungsverfahren.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, I.II-W-P-N (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 21.05.2025, Az. T.016052299, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Telgte-Kirchspiel; Beseitigung des nicht technisch gesicherten Bahnübergang (BÜ)“ beantragt. Der Antrag ist am selben Tag beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Köln, eingegangen.

Mit Schreiben vom 5.6.2025 ist die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten worden. Die Unterlagen sind 4.7.2025 über das Fachplanungsportal wieder vorgelegt worden.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 9.7.2025, Az. 641pa/058-2025#027, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

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	1&1 Versatel Deutschland GmbH	Ja
T-02	Bezirksregierung Münster	Ja
T-03	Kreis Warendorf	Ja
T-04	PLEdoc GmbH	Ja
T-05	Telekom Deutschland GmbH	Ja
T-06	Thyssengas GmbH	Ja
T-07	Vodafone West GmbH	Ja
T-08	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	Ja
T-09	Westnetz GmbH	Nein
T-10	Deutsche Glasfaser Holding GmbH	Nein
T-11	Landesbetrieb Straßen NRW	Ja
T-12	Bezirksregierung Arnsberg	Nein
T-13	Stadt Telgte	Nein
T-14	Stadtwerke Ostmünsterland GmbH & Co. KG	Nein

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Stellungnahme abgegeben
T-15	Glasfaser plus GmbH	Nein

B.1.3.2 Keine öffentliche Planauslegung

Die Anhörungsbehörde hat auf eine öffentliche Planauslegung verzichtet.

Gem. § 73 Abs. 3 Satz 3 VwGO kann auf eine Auslegung verzichtet werden, wenn der Kreis der Betroffenen und die Vereinigungen nach Absatz 4 Satz 5 bekannt sind und ihnen innerhalb angemessener Frist Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt. Insbesondere ist der Kreis der privaten Betroffenen bekannt. An dem antragsgegenständlichen Bahnübergang kreuzt eine private Feldzufahrt die Bahnstrecke. Der Bahnübergang ist ein Privatübergang ohne öffentlichen Verkehr und dient ausschließlich der Erschließung einer rückwärtigen landwirtschaftlichen Nutzfläche. Es ist daher allein der Eigentümer und Nutzer dieser Fläche von der Schließung betroffen. Die Anhörungsbehörde hat ihn mit Schreiben vom 15.7.2025 über das Vorhaben benachrichtigt und ihm Gelegenheit zur Einsichtnahme in die Planunterlagen sowie zur Stellungnahme gegeben.

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

B.1.3.3 Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat Gelegenheit zur Erwiderung auf die Stellungnahmen der TÖB sowie die private Einwendung erhalten.

Gegenüber den TÖB, die Einwände oder Forderungen erhoben haben, hat die Vorhabenträgerin größtenteils die Umsetzung der Forderungen und Hinweise zugesagt. Mit dem Landesbetrieb Straßen NRW hat es noch einen Konflikt gegeben, den die Vorhabenträgerin in einem bilateralen Gespräch mit dem Landesbetrieb ausgeräumt hat.

Mit Schreiben vom 25.9.2025 hat das Eisenbahn-Bundesamt dem privaten Einwender die Erwiderung der Vorhabenträgerin zugeleitet und gefragt, ob die Einwendungen damit ausgeräumt seien.

Der Einwender hat mit Schreiben vom 20.10.2025 erklärt, seine Bedenken seien nicht ausgeräumt.

B.1.3.4 Erörterung

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

Ein Erörterungstermin könnte im konkreten Fall, gemessen an seiner Rechtsschutz- und Informationsfunktion für 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, die Synopse der Vorhabenträgerin erhalten und darauf wiederum 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.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, I.II-W-P-N.

B.4 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist. Es handelt sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG in Form einer Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen nach Nr. 14.8.3 Anlage 1 UVPG mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 2.000 m² (§ 14a Abs. 2 Nr. 3 UVPG unterhalb der Prüfwerte von Nr. 14.8.3.2 Anlage 1 UVPG).

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

B.5 Planrechtfertigung

Die Beseitigung nicht technisch gesicherten Bahnübergangs erfolgt mit dem übergeordneten Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Aufgrund der Parallellage von Straße und Bahnstrecke bei gleichzeitig hohen Straßenverkehrsstärken, fehlenden Aufstell- und Räumstrecken und daraus resultierenden teilweise ungünstigen Sichtverhältnissen kam es in der Vergangenheit auf der Bahnstrecke 2013 an den nicht technisch gesicherten Bahnübergängen zu einer Vielzahl von Unfällen durch Kollision von Zügen mit Straßenverkehrsteilnehmern. Neben dem erhöhten Unfallpotential an diesen Bahnübergängen beeinflussen die Querungsstellen die Verkehrsabläufe auf Straße und Schiene ungünstig. Aufgrund fehlender Aufstellflächen und Abbiegefahrstreifen kann es zu Rückstau am und auf dem Bahnübergang kommen. Die Streckengeschwindigkeit des Schienenverkehrs muss aufgrund der nicht vorhandenen technischen Sicherung reduziert werden, so dass daraus Fahrzeitverluste resultieren. Zudem wird die Umgebung durch die erforderlichen akustischen Signale der Triebfahrzeuge an dieser Vielzahl von Bahnübergängen beeinträchtigt.

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

B.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 Vorhabenträgerin hat folgende Varianten untersucht:

Variante 1: geänderte Vorfahrtregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen

Wegen der vorhandenen Straßenverkehrsstärken auf der parallelen Bundesstraße und der großen Bedeutung dieses Verkehrsweges sei eine Änderung der Vorfahrtregelung nicht realisierbar. Die Errichtung vorgeschalteter Lichtzeichen zur Gewährleistung eines konfliktfreien Räumens des Bahnübergangs würde zu einer unverhältnismäßig starken Beeinträchtigung des Straßenverkehrs führen. Die Ergänzung von zusätzlichen Fahrstreifen sei aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne weiteres möglich.

Variante 2: Anbringen von Abschlüssen bei Privatüberwegen

Gemäß Ril 815.3000 Abschnitt 8 (3) sei an Privatüberwegen mit eingeschränktem Benutzerkreis das Errichten von baulichen Abschlüssen (Schraken, Tore etc.) zulässig. Aufgrund der Parallellage der Bahnstrecke zur Bundesstraße seien diese Einrichtungen jedoch als problematisch einzuschätzen, da das Straßenfahrzeug zum Öffnen und Wiederverschließen jeweils angehalten und verlassen werden müsse. Dies macht ein Anhalten im Straßenraum erforderlich, woraus eine Gefährdung des

Fahrzeugführers sowie eine Beeinträchtigung des bahnparallelen Straßenverkehrs resultieren.

Variante 3: Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit (Unter- bzw. Überführung der Straße oder Eisenbahnstrecke)

Die Aufhebung der Kreuzungsstelle zwischen Straßen- und Eisenbahnverkehr hätte zur Folge, dass gegenseitige Beeinflussungen ausgeschlossen werden könnten und dadurch kein Unfallpotential mehr bestünde. Zur Errichtung einer Unter- oder Überführung sei jedoch ein hoher baulicher Aufwand erforderlich, woraus hohe Investitionskosten resultieren. Ferner komme es dabei, insbesondere bei Überführungen, zu großen Flächeninanspruchnahmen und einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Umgebung.

Variante 4: Beseitigung des Bahnübergangs, Bündelung des Verkehrs an einem benachbarten, technisch gesicherten Bahnübergang, ggf. Ausbau des vorhandenen Wegenetzes

Durch eine Anpassung des Straßen- und Wegenetzes und Bündelung von Verkehren an einem technisch gesicherten Bahnübergang bestehe die Möglichkeit, die Anzahl an Bahnübergängen in einem Abschnitt und somit das Gefährdungspotential für die Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Bei erforderlichen Ergänzungen durch Ersatzwege sei jedoch eine Inanspruchnahme von Teilflächen erforderlich, und aus den veränderten Wegebeziehungen könnten Umwege für die Straßenverkehrsteilnehmer resultieren.

Die Vorhabenträgerin hat sich für die Variante 4 entschieden. In einer vorangegangenen Konzeptplanung der Stadt Telgte und des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2013 sei für die vorliegende Örtlichkeit die Beseitigung der vorhandenen, nicht technisch gesicherten Bahnübergänge mit den Beteiligten vorabgestimmt worden.

Das Planungsgebiet sei gekennzeichnet durch die übergeordneten Verkehrswege in West-Ost-Richtung (Bundesstraße 64 sowie die Bahnstrecke 2013). Die südlich gelegenen Hofstellen und Flächen werden überwiegend durch Wirtschaftswege erschlossen, die in Nord-Süd-Richtung angelegt seien und im Norden an die übergeordnete Bundesstraße anschließen, worüber das Stadtzentrum von Telgte sowie die weiteren benachbarten Städte Münster und Warendorf erreicht werden können. In der weiteren Umgebung südlich der Bahnstrecke seien zudem weitere öffentliche Wirtschaftswege vorhanden, die überwiegend in Ost-West-Richtung verlaufen.

Die derzeit über den Bahnübergang erreichbare landwirtschaftliche Nutzfläche werde gleichermaßen über einen südlich gelegenen Wirtschaftsweg erschlossen. Dieser Wirtschaftsweg werde bereits im Bestand überwiegend durch die landwirtschaftlichen Verkehre genutzt. Dementsprechend sei auch zukünftig nach der Beseitigung des Bahnübergangs die Erschließung der landwirtschaftlichen Nutzfläche gewährleistet. Ein Neubau von Ersatzwegen sei nicht erforderlich. Der einzige Benutzungsberechtigte des Bahnübergangs (Einwender P-01) sei auch gleichzeitig Eigentümer der betroffenen Flurstücke der Flur 18 in der Gemarkung Telgte-Kirchspiel. Dem Eigentümer ständen alternative Routen zwischen seinem Wohnort und seiner landwirtschaftlichen Nutzfläche zur Verfügung. Die Route über das rückwärtig vorhandene Wegenetz betrage dabei ca. 4,4 km. Die zukünftig nicht mehr mögliche Route über die Kreisstraße 50, die Bundesstraße 64 und den Bahnübergang km 15,426 habe eine Länge von ca. 4,6 km.

Bewertung der Planfeststellungsbehörde:

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

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.

Die Vorhabenträgerin hat die angeführten Varianten im Zuge der Planung betrachtet und auf Grundlage nachvollziehbarer Kriterien als weniger geeignet eingestuft. Eine

sachgerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Belange des Einwenders P-01, hat stattgefunden.

Zur Variante 1: geänderte Vorfahrtregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen

Die Variante 1 ist nicht eindeutig vorzugswürdig. Die Erwägung der Vorhabenträgerin, eine geänderte Vorfahrtsregelung oder vorgeschaltete Lichtzeichen seien wegen der vorhandenen Straßenverkehrsstärken und der großen Bedeutung der Bundesstraße unzumutbar, weil sie zu einer unverhältnismäßig starken Beeinträchtigung des Straßenverkehrs führen, ist nachvollziehbar. Die Bedeutung des reibungslosen Straßenverkehrs auf der Bundesstraße für die Öffentlichkeit und die Verkehrsteilnehmer hat eine große Bedeutung.

Zur Variante 2: Anbringen von Abschlüssen bei Privatüberwegen

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

Zur Variante 3: Ersatz des Bahnübergangs durch eine planfreie Querungsmöglichkeit (Unter- bzw. Überführung der Straße oder Eisenbahnstrecke)

Diese Variante ist nicht eindeutig vorzugswürdig, weil die Errichtung einer Unter- bzw. Überführung der Straße oder Eisenbahnstrecke mit einem unverhältnismäßig hohen baulichen Aufwand, großen Flächeninanspruchnahmen und einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Umgebung verbunden wäre. Vor allem die Eingriffe in Natur und Landschaft stünden in keinem angemessenen Verhältnis zu der Nutzung der Querung durch nur einen Verkehrsteilnehmer.

Zur Variante 4: Beseitigung des Bahnübergangs, Bündelung des Verkehrs an einem benachbarten, technisch gesicherten Bahnübergang, ggf. Ausbau des vorhandenen Wegenetzes

Da keine der anderen Varianten eindeutig vorzugswürdig ist, durfte die Vorhabenträgerin sich für diese Variante entscheiden. Die Beseitigung des Bahnübergangs verringert die Gefahren des status quo erheblich und erhöht die Verkehrssicherheit. Zur Zumutbarkeit der alternativen Wegeverbindungen des Einwenders P-01 von seinem Gehöft zu seinem Feld auf der anderen Bahnseite folgen weiter unten ausführliche Betrachtungen.

B.7 Artenschutz

Das Vorhaben beinhaltet Rückbauarbeiten von sehr kurzer Dauer (geschätzt ca. 16 Stunden verteilt auf voraussichtlich zwei Tage) auf einer kleinen Fläche. Die Arbeiten finden ausschließlich am Tag, auf vollversiegelten Flächen (Straße und Bahnübergang) und außerhalb der Brutzeit einheimischer Vogelarten (01.10. – 28./29.02.) statt. Einschränkungen von Flora oder Lebensräumen der Fauna sind nicht zu erwarten. Eine bauzeitlich erhöhte Mortalität von Vertretern der verschiedenen Artengruppen wird durch den Bauzeitraum in Verbindung mit der ausschließlichen Nutzung vollständig versiegelter Flächen so gut wie ausgeschlossen.

Die untere und die höhere Naturschutzbehörde sind beteiligt worden und erheben keine Einwände gegen die Durchführung des Vorhabens.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch geeignetes Vorgehen bei den Arbeiten sicherzustellen ist, dass nicht gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird.

B.8 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.

Beeinträchtigungen ergeben sich durch Schallimmissionen aus dem Einsatz von Baggern, Abbruch- und Transporttechnik, dem Betrieb von Geräten, Maschinen und Fahrzeugen. Die Bauarbeiten finden ausschließlich am Tage in der Zeit von 7:00 bis 20:00 Uhr statt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Bundesstraße 64 von Montag bis Freitag werden die Bauarbeiten am Wochenende durchgeführt. Nach Angaben der Vorhabenträgerin wird die Bauzeit insgesamt ca. 16 Stunden betragen.

Während der Arbeiten zur Beseitigung des Bahnüberganges wird am Gebäude Raestrup 33 der Richtwert der AVV Baulärm nicht eingehalten. Jedoch wird die Geräuschbelastung für die betroffenen Anwohner/Nutzer für vertretbar erachtet, da die Schwelle der grundrechtlichen Zumutbarkeit von tags 70 dB(A) weder erreicht noch überschritten wird.

Zur Lärmvermeidung werden folgende Maßnahmen getroffen: Auswahl lärmarmen Bauverfahren, Verpflichtung der mit der Ausführung der Bauarbeiten beauftragten Bauunternehmer zur Einhaltung der Vorgaben der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV), Erfüllung erhöhter Schallschutzanforderungen durch die eingesetzten Geräte und Arbeitsmaschinen, Vermeidung längerer Leerlaufzeiten (Abstellen von Maschinen und Lkw mit laufendem Motor) im Nahbereich der Wohnbebauung, Abschaltung der Motoren der Maschinen und Geräte während der Stand- und Arbeitspausen, Sensibilisierung der Arbeiter auf der Baustelle bzgl. möglicher Lärmimmissionen.

Folgende Maßnahmen zur Lärminderung werden getroffen: Beschwerden über Baulärm werden ernst genommen; entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung (Verringerung der Einsatzzeiten oder Austausch bestimmter Maschinen und Geräte, kurzfristige Einleitung von technischen Maßnahmen zur Lärminderung) werden geprüft, durch die Bündelung lärmintensiver Arbeiten wird der Emissionszeitraum reduziert.

Maßnahmen zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit: rechtzeitige Information der Anwohner, Benennung einer Ansprechstelle.

Unter Berücksichtigung aller Vermeidungs-, Minderungs- und Informationsmaßnahmen und der vorübergehenden Dauer von Richtwertüberschreitungen sowie des zeitlichen Abstands zwischen den Überschreitungen kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass auch bei temporärer Überschreitung der Richtwerte der Nr. 3 der AVV Baulärm grundsätzlich die Rechte anderer nicht mehr als unwesentlich beeinträchtigt werden.

Bezüglich der Bauerschütterungen erwartet die Vorhabenträgerin auf Basis des zu erwartenden Geräteeinsatzes (kein Rammen/Verdichten mit Großgerät) und der Abstandsverhältnisse zur nächstgelegenen schutzbedürftigen Nutzung (~20 m), dass die Anhaltswerte für gebäudeschädigende Erschütterungen der DIN 4150 Teil 3 eingehalten und keine erheblichen Belästigungen der Anwohner nach DIN 4150 Teil 2 erwartet 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 Immissionsschutzgebot Rechnung zu tragen. Sie erschweren den Bauablauf nicht erheblich, verhindern oder vermindern aber effektiv schädliche Umweltauswirkungen. Die Durchführung der Maßnahmen ist zumutbar.

Darüber hinaus verbleibende vorübergehende Beeinträchtigungen bauimmissionsschutzrechtlicher Art sind im Hinblick auf das öffentliche Interesse an dem vorliegenden Verkehrsinfrastrukturvorhaben hinzunehmen.

B.9 Inanspruchnahme von Grundeigentum

Laut Grunderwerbsverzeichnis werden lediglich zwei Flurstücke der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) mit einer Größe von 148 und 58 m² für das Vorhaben benötigt. Die größere dient u. a. als Baustelleneinrichtungsfläche, für beide Flächen wird als Verwendungszweck „Rückbau Bahnübergang“ angegeben. Der Landesbetrieb Straßen NRW, der die Eigentümerin vertritt, hat der Nutzung zugestimmt. Das Vorhaben ist hinsichtlich der mit ihm verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen auf das notwendige Maß dimensioniert worden.

B.10 Um- und Mehrwege; gleichzeitig Entscheidung über die Einwendung P-01

B.10.1 Entschädigung für Um- und Mehrwege

Die durch die Schließung des Bahnübergangs Futterweg hervorgerufenen Um- und Mehrwege bei der Bewirtschaftung land- oder forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke stellen ausschließlich mittelbar durch den Planfeststellungsbeschluss hervorgerufene Beeinträchtigungen dar, für die es – anders als bei einem direkten Rechtsentzug – eines gesonderten Rechtsakts in Gestalt eines Enteignungsbeschlusses nicht bedarf. Daher hat die Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach schon im Planfeststellungsbeschluss über solche Ansprüche zu entscheiden (vgl. BayVGH, Urteil vom 24.01.2011 - 22 A 09.40059 - juris, Rn. 149 m. w. N.).

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

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

VwVfG verneint (BVerwG, Urteil vom 28.01.2004 - 9 A 27/03 - juris, Rn. 2, 20 ff. und 30 = NVwZ 2004, 990-991).

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

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

So hat die Vorhabenträgerin in der Unterlage 7.2. dargestellt, welche alternative Route dem einzig betroffenen Einwender P-01 bei Schließung des Bahnübergangs zur Verfügung steht. Die alternative Strecke zur Erreichung der landwirtschaftlichen Fläche des Einwenders ist um 200 m kürzer als die Route über den Bahnübergang. Es entsteht daher kein Umweg für den Einwender. Die alternative Route erscheint auch unter Berücksichtigung der Umstände des vorliegenden Einzelfalls ohne Gewährung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach als zumutbar. Es sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass mit der Nutzung der beiden Umfahrungen besondere Probleme verbunden wären wie etwa im Zusammenhang mit dem Treiben von Vieh über öffentliche Straßen. Die Stadt Telgte hat in einer Stellungnahme gegenüber der Vorhabenträgerin bestätigt, der genannte Weg sei ein Wirtschaftsweg der Stadt Telgte und werde derzeit bereits von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt; er sei entsprechend breit und hoch ausgebaut bzw. nutzbar und könne dem Einwender daher zur Erreichung seiner landwirtschaftlichen Nutzfläche dienen.

Daher gibt es keine Hinweise darauf, dass die Bewirtschaftung einer Betriebsfläche wegen der veränderten Wege zur Hofstelle den Mindestbeitrag dieser Fläche zur Abdeckung der Festkosten, Steuern und Lebenshaltungskosten nicht mehr voll gewährleisten könnte. Der Einwender beruft sich auch nicht hierauf.

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

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

B.10.2 Einwendung P-01

Der einzige private Einwender P-01 hat seine Einwendung fristgerecht erhoben.

Der Einwender trägt vor, durch die Schließung des Bahnübergangs würden für ihn erhebliche Nachteile und Mehrkosten entstehen, um die Ackerfläche erreichen zu können. Sämtliche Fahrten, die zur Bestellung und Ernte dieser Ackerfläche nötig seien, müssten auf den Rad-/Wirtschaftsweg Ri ausgelagert werden. Dieser Rad- und Wirtschaftsweg sei jedoch besonders zu den Ernte- und Bestellzeiten stark durch Radfahrer befahren, sodass diese Alternativroute deutlich mehr Zeitaufwand für Personal, Maschinen und Lohnunternehmen bedeuten würden.

Durch Schließung des Bahnübergangs werde die Unfallgefahr zudem nur auf die genannte Ausweichroute Ri verlagert. Um Radfahrer auf dieser Strecke überholen oder ihnen entgegen zu kommen, müsse gemäß Straßenverkehrsordnung ein Sicherheitsabstand von 1,5 m gewährleistet werden. Das sei in der Praxis unmöglich, da sämtliche Maschinen eine Außenbreite von 3 m aufwiesen und die Fahrbahn für beide Richtungen ebenfalls nur 3 Meter breit sei. Somit müssten schon bei entgegenkommenden Fahrzeugen nach privaten Hofeinfahrten oder Ausbuchtungen gesucht werden, damit man sicher aneinander vorbeifahren könne.

Gleiches gelte für Lohnunternehmer, die von dem Einwender beauftragt würden, um Feldarbeiten durchzuführen. Da diese ihre Aufwendungen nach Zeit berechnen, würden auch hierbei deutliche Mehrkosten entstehen. Pro Jahr seien vom Betrieb des Einwenders mehr als 45 Fahrten zur Bewirtschaftung dieser Fläche nötig, wodurch aufgrund der benötigten zusätzlichen Zeit eine hohe Summe an Mehrkosten entstehe, die jedes Jahr aufs Neue anfalle.

Ferner verringere sich auch der Wert der Immobilie, da die Verkehrsanbindung nur noch erschwert möglich sei, was sich auch im Falle einer Verpachtung oder Veräußerung negativ auswirken würde.

Zum Ausgleich fordert der Einwender eine Entschädigung von 15.000 Euro als einmalige Zahlung.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, der beschriebene Rad- und Wirtschaftsweg sei im Eigentum der Stadt Telgte. Diese habe ggü. der Vorhabenträgerin angegeben, dass ebendieser Weg bereits von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werde und auch weitergehend genutzt werden könne sowie dass der Weg ausreichend groß ausgebaut sei. Die Anbindung sei aus Sicht der Vorhabenträgerin sowie der Wegeeigentümerin sichergestellt.

In der Umwegeplanung (Planunterlage 07-2) sei hinreichend dargestellt, dass der Einwender durch den Rückbau des Bahnübergangs keine längeren Wege zurückzulegen habe. Sein Weg sei sogar um 200 m kürzer. Ferner sei der nach dem Rückbau des BÜs zu nutzende Weg wie oben beschrieben für landwirtschaftliche Verkehre ausreichend bemessen.

Das betroffene Flurstück sei eine unbebaute Ackerfläche. Die Vorhabenträgerin sehe keinen Wertverlust einer Immobilie durch den Rückbau des Bahnübergangs. Das betroffene Flurstück 116 sei durch den Weg in Eigentum der Stadt Telgte ausreichend angebunden. Die Nutzung des Flurstücks als Ackerfläche sei sichergestellt. Durch den Rückbau entstünden keine Umwege. Ferner bestehe keine rechtlich gesicherte Nutzung durch den Einwender.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin besteht daher kein Rechtsanspruch zur Entschädigung.

Zur Unterstützung ihrer Argumentation fügt die Vorhabenträgerin ihrer Erwiderung eine von ihr eingeholte Stellungnahme der Stadt Telgte vom 24.6.2024 bei. Die Vorhabenträgerin hatte in ihrem Anschreiben formuliert, sie benötige von der Stadt die Bestätigung, dass der rückwärtige Wirtschaftsweg für die Nutzung mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen hinsichtlich der Höhen und Breiten sowie Kurvenradien dieser Fahrzeuge zur Anbindung der Flurstücke 116, 123 und 124 der Flur 18 geeignet sei. Bei dem rückwärtigen Wirtschaftsweg handele es sich um den als Münsterweg bezeichneten Weg.

In ihrer Stellungnahme führt die Stadt Telgte aus, der genannte Weg sei ein Wirtschaftsweg der Stadt Telgte und werde derzeit bereits von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt; er sei entsprechend breit und hoch ausgebaut bzw. nutzbar. Die Anbindung der Flurstücke 116, 123 und 124 der Flur 18 sei somit sichergestellt.

Rückäußerung des Einwenders nach Erhalt der Erwiderung der Vorhabenträgerin

Das Eisenbahn-Bundesamt hat dem Einwender P-01 die Erwiderung der Vorhabenträgerin samt Anlage zur weiteren Stellungnahme übersandt. Der Einwender führt in seiner Antwort aus, die in seiner ersten Stellungnahme beschriebene Benachteiligung habe durch die Erwiderung der Vorhabenträgerin nicht entkräftet werden können.

Auch wenn sich der Ersatzweg im Eigentum der Stadt Telgte befinde und von dem Einwender genutzt werden dürfe, sei dieser Weg in der Praxis sicherlich nicht für landwirtschaftlichen Verkehr in zwei Fahrtrichtungen plus Haupttradwegroute Ri ausreichend beschaffen. Die nächste Folge für die Nutzung des Weges wäre, dass der Einwender bei jeder Sanierung des Weges kostentechnisch mit eingebunden werden würde, da Anlieger hierbei immer mit beteiligt würden.

Der Einwender fordert die Erhaltung des Bahnübergangs oder als Alternative die Zahlung der bereits geforderten Entschädigung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwender kann nicht überzeugend darlegen, dass ihm durch die Schließung des Bahnübergangs unzumutbare Nachteile entstehen.

Der Einwender selbst behauptet an keiner Stelle, dass er mit den von ihm oder seinen Lohnunternehmern verwendeten landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen sein Feld ohne den Bahnübergang nicht erreichen kann. Es ist daher unstrittig, dass die alternative Wegführung als Zuwegung für ihn geeignet ist. Die Stadt Telgte hat bestätigt, der genannte Wirtschaftsweg werde derzeit bereits von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt; er sei entsprechend breit und hoch ausgebaut bzw. nutzbar.

Der alternative Weg zum Feld des Einwenders ist 200 m kürzer als der Weg über die Bundesstraße unter Nutzung des Bahnübergangs. Die Behauptung des Einwenders, dadurch entstünde ihm deutlich mehr Zeitaufwand für Personal, Maschinen und Lohnunternehmen, ist schwer nachvollziehbar. Vor allem ist schwer nachvollziehbar,

dass der Wirtschaftsweg Alter Münsterweg stärker von Radfahrern befahren sein soll als die Bundesstraße von Kraftverkehr.

Richtig ist, dass beim Überholen auf Feldwegen die Abstände des § 5 Abs. 4 Satz 3 StVO (1,5 m innerorts, 2 m außerorts) eingehalten werden müssen. Dass das auf Feldwegen, die häufig nur 3 oder 3,5 m breit sind und von bis zu 3 m breiten landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen befahren werden, nicht immer möglich ist, ist ein allgemeines und weit verbreitetes Phänomen, das weit davon entfernt ist, eine unzumutbare Sonderbelastung für den Einwender darzustellen. Auf Luftbildern ist deutlich zu erkennen, dass der gesamte Bereich zwischen dem Gehöft des Einwenders und seiner am BÜ gelegenen Feldfläche von landwirtschaftlichen Feldern und anderen Gehöften geprägt ist. Es wäre lebensfremd anzunehmen, dass die dort wirtschaftenden Landwirte nicht das Netz von Feldwegen mit ihren landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen nutzen, zu dem auch der Alte Münsterweg gehört. Es ist schwer nachvollziehbar, warum der Einwender nicht wie alle anderen Landwirte auch diese Feldwege nutzen können soll oder wie ihm daraus ein unzumutbarer Nachteil entstünde. Es gehört zu den allgemeinen Verhaltensgrundsätzen, dass die Verkehrsteilnehmer bei Unmöglichkeit des Überholens unter Beachtung des Grundsatzes der gegenseitigen Rücksichtnahme (§ 1 StVO) Gelegenheiten zum Ausweichen finden und auch ansonsten jede Möglichkeit nutzen, dass alle Verkehrsteilnehmer ihre Ziele erreichen können. Das gilt auf allen Feldwegen Deutschlands, die sowohl von landwirtschaftlichem Nutzverkehr als auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Die Behauptung des Einwenders, da er Lohnunternehmer für die Fahrten und Feldarbeiten einsetze, bewirke der erhöhte Zeitaufwand für ihn jedes Jahr „deutliche Mehrkosten“, wird nicht substantiiert. Der Einwender kann nicht nachvollziehbar darlegen, in welcher Größenordnung sich der angeblich höhere Zeitaufwand bewegt und wie hoch die angeblichen Mehrkosten dadurch steigen. Vor allem wird nicht dargelegt oder gar nachgewiesen, dass dadurch ein unzumutbarer Mehraufwand entsteht, der z. B. dazu führt, dass die Bewirtschaftung der Fläche nicht mehr kostendeckend wäre. Der Wertverlust einer Immobilie (es wird nicht genau dargelegt welcher Immobilie) wird ebenfalls lediglich behauptet, jedoch nicht nachvollziehbar belegt.

Auch die Ausführungen des Einwenders ändern daher nichts an dem oben festgehaltenen Ergebnis, dass die alternative Wegebeziehung für ihn zumutbar ist und ihm kein Anspruch auf Entschädigung zusteht.

B.11 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.12 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.12.1 T-02 Bezirksregierung Münster

Die Bezirksregierung Münster erhebt in ihrer Stellungnahme keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.12.2 T-03 Kreis Warendorf

Der Kreis Warendorf erhebt in seiner Stellungnahme keine Bedenken gegen das Vorhaben. Er weist lediglich darauf hin, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG auszuschließen sei.

B.12.3 T-011 Landesbetrieb Straßen NRW

Der Landesbetrieb Straßen NRW merkt in seiner Stellungnahme an, die in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführte Maßnahme seien im Vorfeld bereits zwischen der Vorhabenträgerin und Straßen NRW erörtert worden. Straßen NRW, Regionalniederlassung Münsterland, habe gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken, sofern die von ihr vorgeschlagenen Nebenbestimmungen und Hinweise bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Vier der sechs vorgeschlagenen Punkte hat die Vorhabenträgerin akzeptiert und deren Umsetzung zugesagt. Sie sind im Teil A unter „Straßen und Wege; Sondernutzung; Straßenverkehr“ Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses geworden.

Zwei von dem TÖB geforderte Punkte sind zwischen dem TÖB und der Vorhabenträgerin zunächst kontrovers geblieben:

„3. Anbindungen an der freien Strecke von Bundesstraßen schränken die Verbindungsfunktion generell ein und stellen außerdem zusätzliche Gefahren- und Störstellen für den fließenden Verkehr dar. Aus diesen Gründen ist eine Baustellenerschließung über das klassifizierte Straßennetz grundsätzlich zu vermeiden. Aufgrund der überregionalen Verkehrsbedeutung und der sehr starken Verkehrsbelastung der Bundesstraße 64 ist die Einrichtung einer dauerhaften Baustelleneinrichtungsfläche im Zuge der Bundesstraße 64 aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs nicht zulässig.

4. Während der Bauphase darf der Verkehr auf der Bundesstraße nicht gefährdet und nicht maßgeblich beeinträchtigt werden. Die Behinderungen im Zuge der Bundesstraße sind auf das unbedingt für die Bauausführung notwendige Minimum zu beschränken. Hierbei sind die Arbeiten und die Baustelleneinrichtung als Tagesbaustellen außerhalb der Verkehrsspitze (09:00 Uhr bis 16:00 Uhr) zu organisieren oder am Wochenende durchzuführen. Die übrigen Arbeiten sowie die Baustelleneinrichtung sind feldseitig bzw. im Bereich der Wirtschaftswege durchzuführen bzw. einzurichten.“

Hierzu hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung angemerkt, dass die Einwände der Zustimmungserklärung des TÖB vom 14.12.2023 entgegenstünden. Aus Sicht der Vorhabenträgerin sei eine Baustelleneinrichtung wie im Vorfeld abgestimmt erforderlich.

Auf Aufforderung der Planfeststellungsbehörde haben der TÖB und die Vorhabenträgerin sich im Rahmen eines erneuten Abstimmungsgesprächs geeinigt.

Daraufhin hat der Landesbetrieb Straßen NRW seine Stellungnahme mit Schreiben vom 19.9.2025 wie folgt modifiziert:

Aus Gründen der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs im Zuge der Bundesstraße werde die zeitnahe Beseitigung des nicht technisch gesicherten Bahnübergangs (BÜ)“, am Bahn-km 15,426 seitens Straßen.NRW grundsätzlich begrüßt.

Da eine Gestattung vom Eigentümer für eine vorübergehende Inanspruchnahme der Privatflächen nicht erwirkt werden könne, sei eine Baustelleneinrichtung auf der Feldzufahrt sowie im Bereich der Ackerflächen nicht umsetzbar. Vor diesem Hintergrund ziehe Straßen NRW die Auflage, die Baustelleneinrichtung feldseitig einzurichten, zurück und stimme einer zeitlich begrenzten Baustelleneinrichtung auf der Fläche der Bundesstraße 64 zu.

Aufgrund dieser Einigung zwischen dem TÖB und der Vorhabenträgerin verbleibt kein Konflikt. Der unstrittige Teil der oben mit Ziffer 4 bezeichneten Nebenbestimmung ist ebenfalls Teil des Planfeststellungsbeschlusses geworden.

B.12.4 T-01 Versatel Deutschland GmbH; T-05 Deutsche Telekom Technik GmbH; T-08 Vodafone Deutschland GmbH

Die Leitungsträger T-01, T-05 und T-08 haben in ihren Stellungnahmen Forderungen und Hinweise vorgebracht. Die Vorhabenträgerin hat deren Beachtung zugesagt. Sie sind als Nebenbestimmungen und Hinweise Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses geworden.

B.12.5 T-04 PLEdoc GmbH; T-06 Thyssengas GmbH; T-07 Vodafone West GmbH

Die Leitungsträger T-04, T-06 und T-07 haben in ihren Stellungnahmen keine Einwände oder Forderungen vorgebracht.

B.13 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. Es verfolgt in erster Linie das Ziel der Erhöhung der Sicherheit und des Schutzes von Leben, Gesundheit und Sachwerten. Die Strecke 2013 ist zudem eine wichtige Bahnstrecke für das regionale Streckennetz. Auf ihr wird der Schienenpersonennahverkehr abgewickelt, der die Mobilität der Bevölkerung sicher- und einen Teil der verfassungsrechtlich geschützten Daseinsvorsorge darstellt. Das Vorhaben dient daher auch der Sicherstellung eines reibungslos funktionierenden SPNV. Es fördert damit des Weiteren auch den Klimaschutz durch die Stärkung der Eisenbahn als klimafreundlichem Verkehrsmittel. Das Bauvorhaben ist somit in mehrfacher Hinsicht von öffentlichem Interesse.

Die 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 werden. Die Planung ist insbesondere derart optimiert, dass die Grundstücksinanspruchnahmen minimiert sind und nur die unabdingbar notwendigen Beeinträchtigungen fremden Eigentums und sonstiger Rechte Dritter verbleiben. Diese sind aufgrund des mit dem Vorhaben verbundenen Gemeinwohlinteresses hinzunehmen.

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

B.14 Sofortige Vollziehung

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

B.15 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 Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Absatz 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Köln

Köln, den

Az. 641pa/058-2025#027

EVH-Nr. 3538027

Im Auftrag

(Dienstsiegel)