



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen  
Hachestraße 61  
45127 Essen

Az. 641pa/052-2024#021  
Datum: 12.08.2025

# Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Dorsten-Wulfen(Westf); Änderung BÜ Weseler Straße Km 31,019“

in der Gemeinde Dorsten-Wulfen(Westf)

im Landkreis Recklinghausen

Bahn-km 31,019 bis 31,019

der Strecke 2273 Bottrop Nord - Quakenbrück

Vorhabenträgerin:  
DB InfraGO AG  
Ausbau NRW, I.II-W-P-A  
Bahnhofstraße 1-5  
48143 Münster

## Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil .....	4
A.1	Feststellung des Plans .....	4
A.2	Planunterlagen .....	4
A.3	Besondere Entscheidungen .....	6
A.3.1	Konzentrationswirkung .....	6
A.4	Nebenbestimmungen .....	6
A.4.1	Naturschutz und Landschaftspflege .....	6
A.4.2	Immissionsschutz .....	7
A.4.3	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	9
A.4.4	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	10
A.4.5	Straßen, Wege und Zufahrten .....	10
A.4.6	Kampfmittel .....	10
A.4.7	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	11
A.4.8	Unterrichtungspflichten .....	12
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin .....	12
A.5.1	Zusagen gegenüber der Stadt Dorsten .....	12
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge .....	12
A.7	Sofortige Vollziehung .....	12
A.8	Gebühr und Auslagen .....	12
B.	Begründung .....	13
B.1	Sachverhalt .....	13
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens .....	13
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	13
B.1.3	Anhörungsverfahren .....	14
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	15
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	15
B.2.2	Zuständigkeit .....	16
B.3	Umweltverträglichkeit .....	16
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	16
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	16
B.4.1	Planrechtfertigung .....	16
B.4.2	Variantenentscheidung .....	16
B.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege .....	17
B.4.4	Artenschutz .....	18
B.4.5	Immissionsschutz .....	18
B.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	19
B.4.7	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen .....	19
B.4.8	Straßen, Wege und Zufahrten .....	19

B.4.9	Kampfmittel .....	20
B.4.10	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	20
B.4.11	Privateinwender P-002 .....	22
B.4.12	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	26
B.5	Gesamtabwägung .....	31
B.6	Sofortige Vollziehung .....	33
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	33
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	34

Auf Antrag der DB InfraGO AG , Ausbau NRW, I.II-W-P-A (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 „Dorsten-Wulfen(Westf); Änderung BÜ Weseler Straße Km 31,019“ in der Gemeinde Dorsten-Wulfen(Westf), im Landkreis Recklinghausen, Bahn-km 31,019 der Strecke 2273 Bottrop Nord - Quakenbrück, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rückbau der vorhandenen BÜ-Sicherungsanlage, BÜ-Beleuchtung, einschließlich der Energieversorgung und Kabel
- Neubau einer neuen BÜ-Sicherungsanlage (RBÜT LzH/2F-ÜS (vLz)) – mit Lichtzeichen und Schranken
- Neubau eines Betonschalthauses
- Rückbau der vorhandenen Geh-/Radwegbefestigung (Pflaster und Asphalt)
- Beidseitige Verbreiterung des Geh-/Radweges

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand: 17.07.2024, 60 Seiten + Anlagen	festgestellt
2.1	Übersichtskarte Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 25.000	nur zur Information
2.2	Übersichtsplan Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
3.1	Lageplan Planungsstand: 17.07.2025, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 30.01.2024, 15 Seiten	festgestellt
5.1	Grunderwerbsplan Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 30.01.2024, 4 Seiten	festgestellt
7.1	Kreuzungsplan Bautechnik Planungsstand: 17.07.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt
7.2	Markierungs- und Beschilderungsplan Planungsstand: 17.07.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.3.1	Schleppkurvenplan B58 – Begegnungsfall Lastzug, Planungsstand: 17.07.2.24, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.3.2	Schleppkurvenplan B58 / Burghof, Großer LKW, Planungsstand: 17.07.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.4	Schleppkurvenplan B58 / Kippheide, Transporter bzw. Wohnmobil, Planungsstand: 17.07.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.5	Kreuzungsplan Straßenplanung, Planungsstand: 17.07.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt
8.1	Höhenplan Weseler Straße (B58), Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
8.2	Höhenplan kommunale Straße Berghof, Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
8.3	Höhenplan kommunale Straße Kippheide, Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab: 1 : 200	nur zur Information
9.1	Straßenquerschnitt B 58, Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 50	nur zur Information
9.2	Querprofil Kabeltiefbau, Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
9.3	Querprofile Straße, Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 100	nur zur Information
10.1	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan, Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 200	festgestellt
11.1	Kabel- und Leitungslageplan, Planungsstand: 30.01.2024, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
12	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Planungsstand: 30.01.2024, 5 Seiten + Anlagen	nur zur Information
13	Landschaftspflegerischer Begleitplan / Artenschutz,	festgestellt

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
	Planungsstand: 27.05.2024, 43 Seiten + Maßnahmenblätter	
14	Schalltechnische Untersuchung, Planungsstand: 16.04.2024, 10 Seiten + Anlagen	nur zur Information
15	Geotechnischer Bericht, Planungsstand: 30.01.2024, 36 Seiten + Anlagen	nur zur Information
16	Verkehrszählungsprotokoll, Planungsstand: 30.01.2024	nur zur Information
17	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Planungsstand: 30.01.2024, 32 Seiten + Anlagen	nur zur Information

### **A.3 Besondere Entscheidungen**

#### **A.3.1 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**

#### **A.4.1 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) vom 17.07.2024, Landschaftspflegerischen Begleitplan mit integriertem Artenschutz (Unterlage 13) vom 27.05.2024 fixierten Schutzmaßnahmen und die dort genannten Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen sind einzuhalten und zu beachten. Insbesondere die in den Maßnahmenblättern dargestellten Vorkehrungen sind umzusetzen. In den Maßnahmenblättern bzw. im Landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Maßnahmen insbesondere wie folgt stichwortartig bezeichnet:

- 001\_V Verringerung der baubedingten Eingriffe auf das notwendige Mindestmaß
- 001\_VA Gehölzfällungen nur außerhalb der Vegetationsperiode

- 002\_V Schutz angrenzender Gehölzstrukturen
- 002\_VA Kontrolle der potentiellen Fledermaus-Quartierbäume
- 003\_V Schutz des Oberbodens vor Schadstoffeinträgen
- 004\_V Umweltgerechte Verwertung / Entsorgung
- 005\_V Wiederherstellung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen
- 001\_ÖK Ausgleich durch Kauf von Ökopunkten

Der Inhalt der Maßnahmen ergibt sich aus den festgestellten Unterlagen, insbesondere den Maßnahmenblättern und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan.

#### **A.4.2 Immissionsschutz**

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. Bauarbeiten sind in den besonders geschützten Zeiten (Nachtruhe) sowie an Sonn- und Feiertagen so weit wie möglich zu vermeiden. Insbesondere sollen lärmintensive Abbrucharbeiten und Stopfarbeiten in die Tagzeit gelegt werden.
3. 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.
4. 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.

5. 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. 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 zur Nachtzeit 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.
6. Die Betroffenen sind frühzeitig und umfassend über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren (Die Vorhabenträgerin hat 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.
7. 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.
8. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären.

9. Staubemissionen sind nach Stand der Technik zu vermeiden, insbesondere durch Abhängen und Bewässerung.
10. Für nächtliche Bauarbeiten ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Nachtarbeitserlaubnis bei der zuständigen Behörde einzuholen.

#### **A.4.3 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

1. Während der Bauphase sind hinsichtlich des Umgangs mit Boden die Schutzmaßnahmen nach DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben), DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten), DIN 1973 (Bodenbeschaffenheit – Verwertung von Bodenmaterial und Baggergut) sowie § 202 BauGB „Schutz des Mutterbodens“ zu beachten.
2. Die Inanspruchnahme von unversiegelter Arbeitsfläche ist auf ein Minimum zu beschränken. Naturschutzfachlich sensible Bereiche sind zu meiden.
3. Zum Schutz des Bodens sind die Baustelleneinrichtungsfläche, die Baustraße und ggf. weitere Arbeits- und Bewegungsflächen außerhalb von befestigten Flächen mit geeigneten Lastverteilplatten auszulegen (DIN 19639). Diese temporär beanspruchten Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme rückstandlos wieder in den Ausgangszustand zurückzuführen und ggf. durch Rekultivierungsmaßnahmen wiederherzustellen.
4. Die Gefahr der Bodenverunreinigung durch Betriebsmittel ist unter Beachtung der Schutzmaßnahmen nach DIN 18915 sowie der Eintrag von Fremdmaterialien zu vermeiden.
5. Der Bodenaushub ist entsprechend nach Ober- und Unterboden fachgerecht zu trennen und zu lagern. Die technischen Anforderungen der DIN 18915 und 19639 sind zu beachten. Die Mietlagerfläche muss wasserdurchlässig sein. Oberbodenarbeiten sind nur bei geeigneter Witterung durchzuführen. Ggf. sind die Bauarbeiten einzustellen.
6. Nicht einzubauender, überschüssiger oder sofern belasteter Boden ist sach- und fachgerecht zu entsorgen.
7. Sollten bei Eingriffen in den Boden organoleptische Auffälligkeiten (Aussehen, Farbe, Geruch) auftreten, die im Vorfeld nicht betrachtet worden sind, so sind die Arbeiten einzustellen und das weitere Vorgehen umgehend mit der Unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.
8. Der Wiedereinbau von Bodenmaterial hat nach Einhalten der Prüfwerte für die Gefährdungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser der

Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV) zu erfolgen. Ein Wiedereinbau von Böden nach Einstufung der LAGA TR Boden 2004 ist nicht zulässig.

9. Fremdböden, die eingebaut werden sollen, sind im Vorfeld auf ihre chemische Zusammensetzung zu prüfen und haben die Vorsorgewerte der BBodSchV einzuhalten. Das Ergebnis dieser Prüfung ist fachkundlich zu dokumentieren und der Unteren Bodenschutzbehörde spätestens vier Wochen vor Einbau digital zu übersenden.
10. Die Entsorgung von Abfällen, die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen, sind gemäß §50 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrVVG) und §8 Abs. 3 Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) zu dokumentieren. Diese Dokumentation ist der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde des Kreises Recklinghausen spätestens vier Wochen nach Abschluss der Baumaßnahme vorzulegen.

#### **A.4.4 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Für alle im Baubereich vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, die potentiell vom Bauvorhaben betroffen sind, sind die allgemeinen oder betreiberspezifischen Merkblätter, Hinweise, Richtlinien und Schutzanweisungen in jedem Fall zu beachten. Rechtzeitig vor Baubeginn ist die aktuelle Lage der Leitungen bei den jeweiligen Leitungsbetreibern erneut abzufragen.

#### **A.4.5 Straßen, Wege und Zufahrten**

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

#### **A.4.6 Kampfmittel**

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

#### **A.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

1. Vor Inanspruchnahme des Grundeigentums gemäß dem Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen für die Durchführung des Bauvorhabens notwendigen Flächen Dritter sind schriftliche Vereinbarungen mit den jeweiligen Eigentümern zu schließen.
2. 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.
3. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben bewirkten Eingriffe in Grundstücke Dritter so gering wie möglich gehalten werden.
4. Vor Baubeginn hat die Vorhabenträgerin eine Bestandsaufnahme als Grundlage für eine Beweissicherung möglichst in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern durchzuführen. Spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahme ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem Bauvorhaben zuzurechnen sind. Falls eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands eines zur Bauausführung benötigten Grundstücks nicht möglich ist, hat die Vorhabenträgerin möglichst in Abstimmung mit den Eigentümern die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzunehmen oder die Eigentümer hierfür angemessen zu entschädigen.
5. Der Baubeginn ist den betroffenen Eigentümern der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke möglichst frühzeitig schriftlich mitzuteilen.
6. Soweit die Vorhabenträgerin aufgrund dieses Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet ist, eine Entschädigung zu leisten, soll sie sich mit den Betroffenen über ihre Ausgestaltung im Einzelnen, insbesondere ihre Höhe und die Möglichkeit einer Entschädigung in geeignetem Ersatzland, einigen; für den Fall, dass eine Einigung scheitert, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die zuständige Landesbehörde gemäß dem EEG NRW (vgl. § 22a AEG).

7. Während der Baudurchführung ist sicherzustellen, dass bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken genutzt werden können. Sollte dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein, sind die Betroffenen rechtzeitig zu unterrichten.

#### **A.4.8 Unterrichtungspflichten**

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

#### **A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin**

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

##### **A.5.1 Zusagen gegenüber der Stadt Dorsten**

Die Vorhabenträgerin sichert zu die Beschilderung im Bereich der Straße „Kippheide“, hinsichtlich der Positionierung und der Anzahl der Anordnungen, im weiteren Planungsverlauf mit der Stadt Dorsten abzustimmen.

#### **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 hat die Änderung des höhengleichen Bahnübergangs „BÜ Weseler Straße“ zum Gegenstand. Das Bauvorhaben beinhaltet den Ersatz der bestehenden Bahnübergangssicherungsanlage durch eine dem Stand der Technik und dem Regelwerk entsprechenden Lichtzeichenanlage mit Halbschranken. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 31,019 bis 31,019 der Strecke 2273 Bottrop Nord - Quakenbrück in Dorsten-Wulfen(Westf).

#### **B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die DB InfraGO AG, Ausbau NRW, I.II-W-P-A (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 17.04.2024, Az. I.II-W-P-A, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Dorsten-Wulfen(Westf); Änderung BÜ Weseler Straße Km 31,019“ beantragt. Der Antrag ist am 19.04.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, eingegangen.

Mit Schreiben vom 15.05.2024 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 27.05.2024 wieder vorgelegt.

Nach Prüfung der eingegangenen Unterlagen wurde mit Schreiben vom 21.06.2024 die Vorhabenträgerin erneut um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 18.07.2024 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 11.06.2024, Az. 641pa/052-2024#021, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

### B.1.3 Anhörungsverfahren

#### B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

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

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Münster
2.	Kreis Recklinghausen
3.	Stadt Dorsten
4.	Landwirtschaftskammer NRW
5.	Landesbetrieb Wald und Holz NRW
6.	Landesbetrieb Straßenbau NRW
7.	Deutsche Telekom Technik GmbH

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Münster Stellungnahme vom 09.09.2024, Az.25.17.04
2.	Kreis Recklinghausen Stellungnahme vom 09.10.2024, Az.: (70.22) 343720-00-24-011
3.	Stadt Dorsten Stellungnahme vom 10.09.2024
4.	Landwirtschaftskammer NRW Stellungnahme vom 26.09.2024

#### B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden in der Zeit vom 12.08.2024 bis einschließlich 11.09.2024 auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt. Ende der Einwendungsfrist war der 25.09.2024. Eine über die Einwendungsfrist hinausgehende Bereitstellung der Planunterlagen auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes verlängert diese nicht.

Zeit und Ort der Veröffentlichung im Internet wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes und durch Bekanntmachung am 05.08.2024 in den örtlichen Tageszeitungen ortsüblich bekannt gemacht.

### **B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen**

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

### **B.1.3.4 Erörterung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 27.03.2025 in Essen in der EBA Außenstelle Essen in der Hachestraße 61 erörtert.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 20.02.2025 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Der Erörterungstermin wurde in der Stadt Dorsten am 12.03.2025 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht.

Diejenigen, die Einwendungen und Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 21.02.2025 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Über die Erörterung hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Niederschrift erstellt.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

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

## **B.2.2 Zuständigkeit**

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

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

### **B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

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

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

## **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Grundlage der Planung ist die Änderung eines höhengleichen Bahnübergangs. Das Vorhaben umfasst den Ersatz der bestehenden Bahnübergangssicherungsanlage durch eine dem Stand der Technik und dem Regelwerk entsprechenden Lichtzeichenanlage mit Halbschranken. Die Planung dient zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Verhältnisse am Bahnübergang. Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

### **B.4.2 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 hat die Vorhabenträgerin die ernsthaft in Betracht kommenden Varianten untersucht und eine vertretbare Entscheidung getroffen. Im Rahmen der Vorplanung hat die Vorhabenträgerin folgende Varianten untersucht:

- Verlegung der Parkplatzzufahrt im I. Quadranten
- Rückwärtige Anbindung des Parkplatzes im I. Quadranten
- Schließung Parkplatz im I. Quadranten und Neubau Parkplatz außerhalb des Bahnüberganges im II. Quadranten
- Rückbau der vorhandenen Grundstückszufahrten „Kippheide“ und „Burghof“ im IV. Quadranten
- Verlegung der kommunalen Straße „Kippheide“
- Schließung Parkplatz im I. Quadranten und Neubau Parkplatz außerhalb des Bahnüberganges im III. Quadranten

Es wurde keine Vorzugsvariante ermittelt. Die Vorhabenträgerin hat sich für eine angepasste Variante entschieden, mit dem Ziel, eine sichere verkehrstechnische Lösung für den Bahnübergang unter der Maßgabe zu schaffen, Eingriffe in das Umfeld so gering wie möglich zu gestalten.

#### **B.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege**

Im Rahmen der Vorhabenplanung und der Erstellung der umweltfachlichen Unterlagen wurden zahlreiche Maßnahmen der Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen sowie Schutzmaßnahmen entwickelt. Es handelt sich im

Wesentlichen um die technische und planerische Optimierung des Vorhabens, der Baufläche sowie des Baubetriebs, um Eingriffe in die Schutzgüter weitgehend zu vermeiden bzw. zu vermindern. Darüber hinaus gehende nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch die vorgesehene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

#### **B.4.4 Artenschutz**

Durch das Vorhaben besteht die Gefahr der Beeinträchtigung von Tieren. Durch baubedingte Vergrämung und Bewegungen sind temporäre Störungen von Tieren, z. B. von Vögeln vor allem im Bereich des Baum- und Gehölzbestandes, möglich.

Im Rahmen der daher durchgeführten Artenschutzprüfung wurde festgestellt, dass bei Berücksichtigung entsprechender Vermeidungsmaßnahmen Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können. Populationsökologische Folgen sind bei keiner der betroffenen Arten zu erwarten.

#### **B.4.5 Immissionsschutz**

Der physisch-reale Schutz vor Baulärm ist als ein vom planfestzustellenden Vorhaben verursachtes Problem in der Planfeststellung zu lösen. Die schalltechnische Untersuchung zum Baulärm kommt zu dem Ergebnis, dass es zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm kommen kann. Gleichwohl 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). Trotz der Überschreitung der Richtwerte ist bei Einhaltung der soeben genannten Voraussetzungen eine Gesundheitsbeeinträchtigung für die Betroffenen nicht zu erwarten. Dazu hat die Vorhabenträgerin eine Vielzahl an Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zählen Erschütterungen zu den Immissionen, die auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einwirken. Zweck dieses Gesetzes ist, diese vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

Detaillierte Vorgaben für die Beurteilung von Erschütterungen im Bauwesen sind in der DIN 4150 enthalten. Nach der DIN 4150 Teil 2 sind Einwirkungen auf Menschen in

Gebäuden zu untersuchen und nach der DIN 4150 Teil 3 Einwirkungen auf bauliche Anlagen.

Da während der Bauphase des beantragten Vorhabens u. a. durch den Einsatz von Baugeräten und Baumaschinen Erschütterungsimmissionen auftreten werden, wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Es sind aus Sicht des Erschütterungsschutzes diejenigen Bauaktivitäten von Bedeutung, bei denen erschütterungsintensive Geräte in der Nähe von schutzbedürftiger Bebauung zum Einsatz kommen.

Die durchgeführte erschütterungstechnische Untersuchung belegt, dass erhebliche Belästigungen im Sinne der DIN 4150-2 während der geplanten Bauarbeiten mit den gegebenen Abstandsverhältnissen zur nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauung nicht ausgeschlossen werden können. Zur Minimierung der Erschütterungsauswirkungen sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Die Umsetzung dieser Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind von der Vorhabenträgerin vorgesehen und in den Nebenbestimmungen des Beschlusses nochmals fixiert worden.

Gebäudeschäden im Sinne der DIN 4150-3 sind während der geplanten Baumaßnahmen nicht zu erwarten.

#### **B.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Der Kreis Recklinghausen hat eine Reihe von Nebenbestimmungen und Hinweisen zu Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz gefordert, die Eingang in diesen Planfeststellungsbeschluss gefunden haben. Die Nebenbestimmungen sind geeignet, erforderlich und angemessen.

#### **B.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Die Nebenbestimmungen unter A.4.4 ergeben sich aus den Stellungnahmen der verschiedenen Leitungsbetreiber. Sie sind aus Gründen besonderer Vorsorge geboten und erschweren den Bauablauf nicht erheblich

#### **B.4.8 Straßen, Wege und Zufahrten**

Die Nebenbestimmungen unter A.4.5 zu den Straßen, Wegen und Zufahrten sind erforderlich, um die Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr während der Bauphase und auch danach zu gewährleisten.

#### **B.4.9 Kampfmittel**

Die Nebenbestimmung unter A.4.6 dient dem Schutz vor Gefahren, die mit einer nicht auszuschließenden Kampfmittelbelastung verbunden sind. Sie ist geeignet, erforderlich und angemessen.

#### **B.4.10 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 Allgemeinheit erforderlich sind, bei der Abwägung zugunsten anderer Belange zurückstehen müssen. Dies ist hier angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Eisenbahninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen der Fall.

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

Zur Verwirklichung des Vorhabens ist die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken fünf privaten Dritten und der Stadt Haan erforderlich. Dauerhaft in Anspruch genommen werden keine Grundstücksflächen. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt und in den Grunderwerbsplänen dargestellt.

Das Vorhaben ist hinsichtlich der mit ihm verbundenen Grundstücksinanspruchnahmen auf das notwendige Maß dimensioniert worden. Eine Reduzierung der Inanspruchnahme der Grundstücke ist laut Vorhabenträgerin nicht möglich, weil andernfalls die Ziele der Planung nicht zu erreichen sind.

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.

#### **B.4.10.1 Privateinwender P-001**

Die Privateinwender betreiben umliegend ein Hotel und Restaurant und sind Eigentümer des Grundstücks Gemarkung Wulfen, Flur 26, Flurstück 239 (GEV Nr.11) und des Grundstücks Gemarkung Wulfen, Flur 26, Flurstück 89 (GEV Nr.12) . Von diesen Grundstücken mit einer Gesamtfläche von 7.155 m<sup>2</sup> benötigt die Vorhabenträgerin eine Erwerbsfläche von (38 m<sup>2</sup> + 210 m<sup>2</sup>) 248 m<sup>2</sup> und eine Fläche für eine vorübergehende Inanspruchnahme von (6 m<sup>2</sup> + 181 m<sup>2</sup>) 187 m<sup>2</sup>.

Die Privateinwender haben mehrere Einwendungen erhoben:

Die Einwender fordern, dass der Umbau nicht zu einem geschäftlichen Nachteil führe, beispielsweise durch eine schlechtere Erreichbarkeit ihres Hauses. Außerdem müssten die durch den Umbau wegfallenden Parkplätze ersetzt werden und Lieferfahrzeuge sollten weiterhin Zugang haben.

Die Einwender weisen darauf hin, die Höchstgeschwindigkeit im Bereich des Bahnübergangs auf 30 km/h zu reduzieren. Dies würde ihrer Ansicht nach zur Sicherheit und Lärmvermeidung beitragen, da Lastwagen beim Überqueren der Schienen oft erheblichen Lärm verursachen.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sich durch die Umsetzung dieser Maßnahme kein geschäftlicher Nachteil ergebe. Die Erreichbarkeit, auch für bestimmte Lieferfahrzeuge (siehe Unterlage 7.2 „Markierungs- und Beschilderungsplan“), sei auch nach dem Umbau gewährleistet. Aus der vorliegenden Planung sei ersichtlich, dass im Bereich der Straße „Burghof“ die neben der Straße angeordnete Parkbucht aufgrund der erforderlichen Straßenaufweitung entfallen müsse. Ebenso sei der Planung zu entnehmen, dass die Zufahrt zum Parkplatz des Hotelbetriebs verlegt werde, wodurch sich die Größe des Parkplatzes und somit die Anzahl der möglichen Parkplätze aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht wesentlich ändere. Für diese Maßnahmen sei Grunderwerb seitens der Vorhabenträgerin erforderlich, der im Nachgang vertraglich geregelt werden müsse.

Des Weiteren erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Vorgabe und Regulierung der Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr ausschließlich der zuständigen Straßenverkehrsbehörde obliege, die auch entsprechende Beschilderungen

anordnen dürfe. Seitens der Vorhabenträgerin dieses Vorhabens seien diesbezüglich keine Änderungen vorgenommen worden.

**Entscheidung:**

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat das Thema hinreichend in den Planunterlagen beschrieben, somit ist von der Planfeststellungsbehörde nichts weiter zu veranlassen.

Maßnahmen, die seitens der Vorhabenträgerin einen Grunderwerb erfordern, werden im Anschluss durch entsprechende vertragliche Vereinbarungen geregelt.

**B.4.11 Privateinwender P-002**

Der Privateinwender hat mehrere Einwendungen erhoben:

1. Der Einwender trägt vor, die Umbaumaßnahmen führten zu erheblichen Einschränkungen im Straßenverkehr, was auf dieser wichtigen Straße (B58) dem Fahrzeugverkehr sowie den dort ansässigen Bewohnern nicht zumutbar sei, da es keine vernünftigen alternativen Straßen gebe.

**Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin teilt diese Auffassung nicht. Sie sei grundsätzlich der Ansicht, dass im Zuge der Bautätigkeiten mit temporären Einschränkungen des Straßenverkehrs zu rechnen sei. Ein Umbau ohne jegliche Einschränkungen sei nicht möglich, wobei die Vorhabenträgerin selbstverständlich bemüht sei, die Einschränkungen auf ein Minimum zu reduzieren, um den Straßenverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen.

**Entscheidung:**

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin bemüht sich, die Einschränkungen auf ein Minimum zu beschränken, um die Beeinträchtigung des Straßenverkehrs möglichst gering zu halten. Aufgrund der kurzfristigen Bauphase wird die verkehrliche Situation als zumutbar eingestuft.

2. Der Einwender teilt mit, dass die geplante Halbschrankenanlage ohne Raumfreimeldung ein erhebliches Unfallrisiko darstelle. Er erklärte, dass sich aufgrund der Ampelkreuzung ortseinwärts ein Rückstau bis auf den Bahnübergang bilden könne. Dies passiere insbesondere, weil gebietsfremde Fahrzeugführer die Ampelanlage an der Kreuzung (Dülmener Straße/Hervester Straße) durch den Straßenverlauf nicht sofort wahrnehmen könnten. Der Einwender äußerte die

Befürchtung, dass man in der heutigen Zeit nicht damit rechnen könne, dass Fahrzeugführer bei Rückstau den Bahnübergang freihalten und somit die Ausführung des Bahnübergangs als Halbschrankenanlage das Unfallrisiko deutlich erhöhen würde.

**Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin teilte mit, dass die dortigen Bedenken nicht geteilt werden. Sie erklärte, dass die Planung unter anderem auf Grundlage von Verkehrszählungen und mehrfacher Sichtung der örtlichen Situation erarbeitet wurde. Zudem seien die Straßenbaulastträger kontinuierlich in den Planungsprozess eingebunden gewesen, von denen ebenfalls keine Bedenken gegen die neue Ausführung mit Halbschranken geäußert wurden.

Weiterhin wurde ausgeführt, dass die Vorleuchtzeiten der Lichtzeichenanlage so dimensioniert seien, dass die Straßenverkehrsteilnehmer frühzeitig angehalten werden. Außerdem seien ausreichend Andreaskreuze sichtbar angebracht, die den Vorrang des Schienenverkehrs signalisieren. Daher wurde die Ansicht vertreten, dass kein erhöhtes Risiko bestehe, außer es würden vorsätzlich Regeln der Straßenverkehrsordnung missachtet. Die Umsetzung einer Vollschrakenanlage wurde als nicht zielführend angesehen und zudem wurde erklärt, dass dies an diesem Bahnübergang zukünftig nicht mehr möglich sei

**Entscheidung:**

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat anhand einer Variantenentscheidung, Verkehrszählung und weiterer Planunterlagen ausführlich dargelegt, dass eine Halbschrankenanlage die bestmögliche Lösung ist.

3. Darüber hinaus trägt der Einwender vor, dass der Wegfall der Bahnübergangsbeleuchtung als erhebliches Sicherheitsrisiko angesehen werde. Bei einem Wegfall der Beleuchtung wäre der Bahnübergang nachts nicht mehr direkt sichtbar, insbesondere dann, wenn ein LKW im Rückstau auf dem Bahnübergang stehen bleibt und somit selbst nicht erkennen könne, ob sein Fahrzeug den Bahnübergang bereits verlassen habe. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass Fußgänger und Radfahrer sich bei fehlender Beleuchtung erheblich verletzen könnten.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Bahnübergangsbeleuchtung entbehrlich sei, da der Bahnübergang zukünftig nicht mehr mit Vollschraken gesichert werde und der Fahrdienstleiter nicht mehr die Räumung des Bahnübergangs durch Sichtprüfung freimelden müsse. Zudem wurde an dieser Stelle auf Kapitel 5.10 des Erläuterungsberichts verwiesen, in dem beschrieben werde, dass der Straßenbulasträger die durchgehende Beleuchtung im Bahnübergangsbereich herstellen werde.

### **Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin hat das Thema hinreichend in den Planunterlagen beschrieben, somit ist von der Planfeststellungsbehörde nichts weiter zu veranlassen

4. Der Einwender trägt vor, es sei geplant den Bahnübergang als einen vom Lokführer überwachten Bahnübergang (Lo-Anlage) zu errichten. Seiner Ansicht nach müsste jedoch ein blockabhängiger Bahnübergang (Hp-Anlage) gebaut werden. Darüber hinaus erläutert der Einwender, dass selbst bei der Umstellung auf ESTW-Technik die Blocksignale erhalten bleiben würden.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Ausführungen seien nicht korrekt. Die aktuelle Schrankenanlage werde durch die Blockstelle Wulfen bedient, einem mechanischen Stellwerk. Derzeit habe der Bahnübergang eine Schrankenanlage als Vollabschluss unter Deckung der Blocksignale.

Darüber hinaus erläutert die Vorhabenträgerin, dass mit dem Umbau, die Blockstelle Wulfen aufgelöst werde und keine Blocksignale mehr vorgehalten würden, sodass sich der Bahnübergang zukünftig nicht mehr in Signalabhängigkeit befinde. Die Bahnübergangssicherungsanlage werde künftig neu durch die Triebfahrzeugführer mittels Überwachungssignale überwacht und sei somit autark von der neu errichteten ESTW-Technik auf der Strecke.

Somit sei die Planung der Leit- und Sicherungstechnik dieses Bahnübergangs aus Sicht der Vorhabenträgerin korrekt und entspreche den anerkannten Regeln der Technik, sodass keine Änderungen erforderlich seien.

### **Entscheidung:**

Die Aussagen des Privateinwenders werden zurückgewiesen. Wie die Vorhabenträgerin vorgelegt hat entspricht die Planung einer korrekten Leit- und

Sicherungstechnik und den anerkannten Regeln der Technik, sodass keine Änderung erforderlich ist.

5. Der Einwender trägt vor, dass die Einfahrt am Burghof zu groß geplant worden sei. Zudem müsse ein Kastanienbaum gefällt werden, um einen kleinen Bürgersteig zu ermöglichen. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass dadurch ein bedeutender Verlust an Natur entstehen würde, da dieser Baum gegen eine versiegelte Fläche ersetzt werde.

**Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin teilt diese Auffassung nicht. Die Einfahrt sei so dimensioniert worden, dass alle Bemessungsfahrzeuge, die potentiellen Begegnungsverkehre und Schleppkurven ermöglicht werden. Nur auf diese Weise könne sichergestellt werden, dass alle notwendigen Verkehrssituationen kollisionslos ablaufen können.

Insbesondere der Markierungs- und Beschilderungsplan (Unterlage 7.2) sowie die Schleppkurvenpläne (Unterlage 7.3) würden sehr deutlich zeigen, dass eine Aufweitung in dieser Dimension erforderlich sei.

Grundsätzlich werde an dieser Stelle noch mitgeteilt, dass eine Versiegelung von Flächen und die Entfernung von Bäumen auf ein Minimum reduziert worden seien. Aufgrund technischer und sicherheitsrelevanter Aspekte könnten diese Eingriffe jedoch leider nicht vollständig verhindert werden.

**Entscheidung:**

Die Aussagen des Privateinwenders werden zurückgewiesen. Die Dimensionierung der Straße entspricht den aktuellen Richtlinien und ermöglicht einen sicheren Verkehrsfluss, sodass keine Änderung erforderlich ist.

6. Der Einwender trägt vor, dass die jetzige Bahnübergangsanlage auch mit deutlich weniger Aufwand sicherer gemacht werden könne. Es müssten lediglich Lichtzeichen (Gelb/Rot) nachgerüstet und die Geschwindigkeit am Bahnübergang reduziert werden. Dadurch könnten erhebliche Kosten eingespart werden.

**Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Seitens der Vorhabenträgerin wird widersprochen, dass eine wesentliche Änderung der vorhandenen Signaltechnik und der daraus folgenden Maßnahmen notwendig sei, um die Verkehrssicherheit am Bahnübergang zu verbessern. Die Vorhabenträgerin erklärt, dass die bestehende Bahnübergangssicherungsanlage technisch nicht mehr ergänzt werden könne, weshalb ein Neubau auf Basis der

anerkannten Regeln der Technik und der rechtlichen Rahmenbedingungen zwingend erforderlich sei. Außerdem wurde ausgeführt, dass in der Vergangenheit verschiedene Planungsvarianten erstellt und abgewogen wurden, wobei auch die Forderungen der betroffenen Straßenbaulastträger und weiterer Dritter berücksichtigt worden seien. Im Ergebnis sei die vorliegende Planungsvariante unter Berücksichtigung aller Forderungen und Vorgaben die wirtschaftlichste Lösung.

**Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin hat das Thema hinreichend in den Planunterlagen beschrieben, somit ist von der Planfeststellungsbehörde nichts weiter zu veranlassen.

**B.4.12 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

**B.4.12.1 Bezirksregierung Münster**

Die Bezirksregierung Münster hat angemerkt, die zu erhaltenden Bäume und Vegetationsbestände gegenüber einer Schädigung zu schützen und dabei die die Richtlinie R SBB zu beachten

**Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Hinweise wurden zu Kenntnis genommen und in der Planung berücksichtigt.  
Es besteht kein Konflikt.

**B.4.12.2 Kreis Recklinghausen**

Die Kreisverwaltung Recklinghausen, Fachdienst 70 Umwelt – Untere Naturschutzbehörde, hat in ihrer Stellungnahme die Relevanz des Gewässers „Wulfener Dorfgraben“ dargestellt. Dementsprechend sei ein weiterer Begehungstermin des Baubereichs vor Baubeginn vorzunehmen, um das Vorkommen von Reptilien und Amphibien auszuschließen.

**Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Der Hinweise wurden zu Kenntnis genommen und in der Planung berücksichtigt.  
Die Vorhabenträgerin wird eine zusätzliche Begehung veranlassen, um diesen Sachverhalt zu prüfen.  
Es besteht kein Konflikt.

### **B.4.12.3 Landwirtschaftskammer NRW**

#### **Mehrwegaufwendungen**

Die Landwirtschaftskammer NRW hat in Ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass durch die Änderung des Bahnübergangs teilweise Mehrwegaufwendungen in Kilometer und Zeit bei Sperrung des Bahnübergangs entstehen können. Darüber hinaus sei während der Bauzeit sicherzustellen, dass für den landwirtschaftlichen Verkehr vertretbare Umleitungen geschaffen werden.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Aus Sicht der Vorhabenträgerin ergeben sich durch den Umbau keine Einschränkungen der Zuwegung zu landwirtschaftlichen Flächen. Sollte es während des Umbaus temporär zu einer Schließung des Bahnübergangs kommen, wird in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde eine sinnvolle Umleitung erarbeitet, die Umwege auf ein Minimum reduziert.

#### **Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin hat das Thema hinreichend in den Planunterlagen beschrieben, somit ist von der Planfeststellungsbehörde nichts weiter zu veranlassen.

#### **Straßenraum**

Die Landwirtschaftskammer NRW hat in Ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass dem landwirtschaftlichen Begegnungsverkehr bei geschlossenem Schranken während der Wartezeit ausreichend Standraum für den wartenden Verkehr zur Verfügung zu stellen ist. Darüber hinaus ist für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge der Größe entsprechend ausreichend Dreh- und Wenderaum vorzusehen.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Aus Sicht der Vorhabenträgerin wird dargelegt, dass die Straßenbreiten nicht reduziert, sondern teilweise sogar erweitert werden. Die Vorhabenträgerin sieht keine Bedenken oder Einschränkungen hinsichtlich des Standraums und der Begegnungsverkehre im landwirtschaftlichen Verkehr.

#### **Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin hat das Thema hinreichend in den Planunterlagen beschrieben, somit ist von der Planfeststellungsbehörde nichts weiter zu veranlassen.

#### **B.4.12.4 Stadt Dorsten**

##### **Niederschlagwasser**

Die Stadt Dorsten hat in Ihrer Stellungnahme auf fehlende Planstände, bezüglich der Thematik Niederschlagwasser hingewiesen. Des Weiteren wurde erläutert, dass die geplante Beschilderung widersprüchlich sei und gemäß den vorliegenden Plänen geändert werden müsse.

##### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin sei der Ansicht, dass die Thematik Niederschlagswasser ausreichend im Erläuterungsbericht beschrieben und dargestellt sei. Außerdem seien die Forderungen der Stadt Dorsten, die aus einer Besprechung im November 2022 sowie den E-Mails vom 11.11.2022 und 17.11.2022 stammten, soweit technisch möglich in den Planunterlagen berücksichtigt worden.

Weiterhin sei die Beschilderung gemäß dem Verkehrssicherheitsaudit von 2018 umgesetzt worden, das in Abstimmung mit dem Sachbereich 2 des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgte, wobei eine Ablehnung im Jahr 2019 erwähnt werde. Die Stadt Dorsten habe die Markierung und Beschilderung der relevanten Planungsvariante am 06.09.2022 bestätigt und angeordnet. Auch im weiteren Planungsprozess sei die Stadt Dorsten kontinuierlich beteiligt gewesen, sodass die Vorhabenträgerin am 02.08.2023 erneut schriftlich bestätigt bekommen habe, dass die Anordnung vom 06.09.2022 weiterhin gelte.

Es werde außerdem betont, dass die berücksichtigte Beschilderung eine Voraussetzung für die Zulassung der aktuellen Planung sei, um den vorhandenen Verkehr abzuwickeln und den Bahnübergang mit einer Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA) als Halbschrankenlösung zu sichern.

Bei einer Änderung der Beschilderung müsse mindestens die BÜ-Sicherungsanlage als Vollabschluss inklusive BÜSTRA für die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Dülmener Straße / Hervester Straße installiert werden. Die Vorhabenträgerin sehe eine Halbschrankenlösung mit der geforderten Beschilderung der Stadt Dorsten nicht umsetzbar, da dies aus ihrer Sicht eine Gefahr für die Straßenverkehrsteilnehmer darstelle.

##### **Entscheidung:**

Im Rahmen der Vorabplanung hat die Vorhabenträgerin verschiedene Alternativen geprüft und sich schließlich für die Variante entschieden, die sowohl Wirtschaftlichkeit

als auch Verkehrssicherheit optimal vereint. Die Vorhabenträgerin hat das Thema ausreichend in den Planunterlagen dargestellt, sodass von der Planfeststellungsbehörde keine weiteren Maßnahmen erforderlich ist.

### **Beschilderung Kippheide**

Die Stadt erklärt, dass die geplante Beschilderung vorsieht, dass lediglich Fahrzeuge unter 12 Metern Länge und unter 3,5 Tonnen Gewicht in die Straße „Kippheide“ aus Richtung B58/Burghof einfahren dürfen. Sie führt weiter aus, dass von der Straße „Kippheide“ kommend ausschließlich PKW in den Knotenpunkt B58/Burghof einfahren dürfen. Größere Fahrzeuge dürfen dort aufgrund der Schleppkurven nicht verkehren.

Die Stadt hat angeregt, dass das Verkehrsschild Z262-3,5 (Einschränkung 3,5t), so angeordnet wird, dass es bereits von der B58 vor dem Abbiegen in die Straße „Burghof“ sichtbar ist.

Aus Sicht der Stadt Dorsten muss die Beschilderung (Z250 / Z1024-10) deutlich früher angebracht werden als im Markierungs- und Beschilderungsplan dargestellt, da sonst Fahrzeuge nicht mehr in der Lage sind, zu wenden. Zudem weist die Stadt darauf hin, dass durch diese Beschilderung nicht alle landwirtschaftlichen Flächen an der Kippheide erschlossen werden können.

### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass es aus ihrer Sicht unproblematisch sei, wenn das Verkehrsschild Z262-3,5 so angebracht werde, dass es bereits für die Verkehrsteilnehmer der B58 aus Richtung Wulfen sichtbar ist. Sie führt weiter aus, dass die genaue Positionierung dieses Verkehrsschildes oder eine zweite Anordnung im weiteren Planungsverlauf abgestimmt werden könne. Zudem sei es aus ihrer Sicht unproblematisch, die beiden Verkehrsschilder Z250 und Z1024-10 bereits deutlich früher anzubringen. Auch hier könne die genaue Positionierung oder eine zweite Anordnung im weiteren Planungsverlauf abgestimmt werden.

### **Entscheidung:**

Die Vorhabenträgerin nimmt die Bedenken der Stadt Dorsten weitgehend zur Kenntnis und sagt zu, sich mit der Stadt Dorsten hinsichtlich der Positionierung bzw. Anordnung der Beschilderung im weiteren Planverlauf direkt abzustimmen.

### **Markierung Radfurt**

Die Stadt Dorsten fordert, die Radfurt in Q IV zu markieren, da dies ihrer Ansicht nach die Sicherheit für die Radfahrer erhöhen würde.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die DB InfraGO AG hat darauf hingewiesen, dass durch diese Markierung den Radfahrern Vorrang gegenüber den anderen Straßenverkehrsteilnehmern eingeräumt werde. Sie hat außerdem erklärt, dass dadurch Fahrzeuge auf der B58 bei der Räumung behindert werden könnten, was zu Räumproblemen führen könne, die vermieden werden sollten. Weiterhin wurde angemerkt, dass die Einschaltzeiten der Lichtzeichen nicht in dem Maße vorgezogen werden können, dass die Anordnung der Radfurt unproblematisch ist. Durch die Markierung der Radfurt haben die Verkehrsteilnehmer auf der Radfurt Vorrang gegenüber dem Verkehr auf der B58, die in die Straße Burghof abbiegen wollen. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bei langsamen Verkehrsteilnehmern der Radfurt, eine rechtzeitige Räumung des BÜ gewährleistet ist.

#### **Entscheidung:**

Die Forderung der Stadt Dorsten wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat konkrete Gründe gegen eine Markierung der Radfurt dargelegt. Eine Änderung dieser Markierung kann somit nicht berücksichtigt werden.

### **Beschilderung B58 Richtung Deuten**

Die Stadt Dorsten hat angeregt, die Beschilderung für die Verkehrsteilnehmer aus der Richtung Deuten kommend zu ändern, sodass das Z1024-10 durch das Z1048-12 ersetzt wird.

#### **Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Die DB InfraGO AG hat darauf hingewiesen, dass die betreffende Beschilderung beispielsweise PKW mit längeren Anhängern oder Wohnwagen zulassen würde. Sie hat außerdem erklärt, dass diese Fahrzeuge im Gefahrenraum des Bahnübergangs stehen könnten, falls ein Abbiegen durch Gegenverkehr oder blockierende Fahrzeuge in der Parkplatzzufahrt nicht möglich ist. Dadurch entstünde eine Räumproblematik, die unbedingt vermieden werden müsse. Es wurde mitgeteilt, dass, um ein Abbiegen von längeren Fahrzeugen oder Gespannen zu ermöglichen, die Einmündung umfangreicher aufgeweitet werden müsste. Dafür wären weiterer Grunderwerb und ein Teilabriss des Gebäudes an der Dülmener Straße erforderlich. Es wurde

außerdem erklärt, dass diese Problematik auch nicht durch eine Optimierung der Anschaltung von Lichtzeichen gelöst werden könne. Daher könne eine Änderung der Beschilderung in diesem Zusammenhang nicht durchgeführt werden.

**Entscheidung:**

Die Forderung der Stadt Dorsten wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat konkrete Gründe gegen eine Änderung der Beschilderung dargelegt. Eine Änderung dieser Markierung kann somit nicht berücksichtigt werden.

**Abbiegen auf/von Parkplatz (Q I)**

Die Stadt Dorsten schlägt eine abweichende Beschilderung vor

(Z266-12 / ZZ1000-21 / ZZ1000-11), sodass Fahrzeuge < 12m auf den Parkplatz abbiegen dürften.

**Gegenäußerung der Vorhabenträgerin:**

Durch die Vorhabenträgerin wurde erklärt, dass im Räumgebiet des Bahnübergangs keine doppelte Linksabbiegebeziehung zulässig sei. Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass, falls Fahrzeuge vom Bahnübergang kommend und aus Richtung Wulfen gleichzeitig links in den Burghof beziehungsweise auf den Parkplatz in Q1 abbiegen wollten, die Kreuzung blockiert wäre und eine Räumung des Bahnübergangs nicht möglich wäre. Durch entsprechenden Rückstau könnten gefährliche Situationen am Bahnübergang nicht ausgeschlossen werden. Es wurde außerdem betont, dass diese Problematik auch nicht durch eine Optimierung der Lichtzeichenanschaltung gelöst werden könne. Daher könne eine Änderung der Beschilderung in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt werden.

**Entscheidung:**

Die Forderung der Stadt Dorsten wird zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat konkrete Gründe gegen eine Änderung der Beschilderung dargelegt. Eine Änderung dieser Markierung kann somit nicht berücksichtigt werden.

**B.5 Gesamtabwägung**

Die Voraussetzungen für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses liegen vor. Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Danach steht dem Vorhaben nichts entgegen.

Insbesondere wiegt das Interesse an der Vermeidung der vorübergehenden Belastung der Anwohner durch Baulärm nicht schwerer als das Interesse der Allgemeinheit an einem funktionierenden und barrierefreien Bahnverkehr. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden so weit wie möglich vermieden, vermindert oder ausgeglichen. Nach Abwägung aller Umstände – unter Berücksichtigung der Aufnahme von Nebenbestimmungen – überwiegt das öffentliche Interesse an der Durchführung der Maßnahme.

Insbesondere unter Umweltgesichtspunkten ist das Vorhaben insgesamt als unkritisch zu bewerten. Die Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, von dem nicht zu vermeidende Beeinträchtigungen ausgehen für den jedoch ein funktionaler Ausgleich vorgesehen ist. Bei Realisierung aller geplanten, festgesetzten und zugesagten Vermeidungs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen können die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe vollständig kompensiert werden.

Die Immissionsschutzkonzepte sind geeignet, schädliche Umwelteinwirkungen zu vermindern bzw. 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.

Die erforderlichen Eingriffe in die privaten Rechte sind verhältnismäßig und zumutbar. Die Grundstücksinanspruchnahmen sind nur vorübergehend und werden als erforderlich angesehen. Durch die Inanspruchnahme entstehende Nachteile bei den Grundstückseigentümern sind von der Vorhabenträgerin grundsätzlich zu entschädigen und aufgrund des mit dem Vorhaben verbundenen Gemeinwohlinteresses hinzunehmen. Die Inanspruchnahmen stehen somit dem Vorhaben nicht entgegen und führt auch nicht zu erheblichen Nachteilen bei Dritten.

Die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen und sicheren Schieneninfrastruktur für den schienengebundenen Personen- und Güterverkehr entspricht den übergeordneten verkehrspolitischen Zielen. Im Ergebnis wird das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens höher als die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange gewertet. Durch die Planung und die festgesetzten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange auf das unabdingbare Maß begrenzt werden.

Das Vorhaben kann mithin unter Berücksichtigung aller öffentlichen und privaten Belange festgestellt werden.

#### **B.6 Sofortige Vollziehung**

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

#### **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

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

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

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

**Oberverwaltungsgericht für das Land NRW  
Aegidiikirchplatz 5  
48143 Münster**

erhoben werden.

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

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

**Oberverwaltungsgericht für das Land NRW  
Aegidiikirchplatz 5  
48143 Münster**

gestellt und begründet werden.

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

**Eisenbahn-Bundesamt**

**Außenstelle Essen**

**Essen, den 12.08.2025**

**Az. 641pa/052-2024#021**

**EVH-Nr. 3514885**

Im Auftrag

(Dienstsiegel)