



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen
Hachestraße 61
45127 Essen

Az. 641pa/058-2025#068
Datum: 25.06.2026

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„BÜ Roggenhofweg - Kerken - Rückbau“

**in der Gemeinde Kerken
im Landkreis Kleve**

Bahn-km 74,166

der Strecke 2610 Köln - Kranenburg (DB-Grenze)

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Hansastr. 15
47085 Duisburg**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen.....	4
A.3	Besondere Entscheidungen	5
A.3.1	Konzentrationswirkung	5
A.4	Nebenbestimmungen.....	6
A.4.1	VV BAU und BAU-STE.....	6
A.4.2	Natur- und Artenschutz	6
A.4.3	Immissionsschutz.....	6
A.4.4	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	7
A.4.5	Straßen, Wege und Zufahrten	7
A.4.6	Kampfmittel	8
A.4.7	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	8
A.4.8	Unterrichtungspflichten	9
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	9
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	9
A.7	Sofortige Vollziehung	9
A.8	Gebühr und Auslagen	9
A.9	Hinweise	9
B.	Begründung	11
B.1	Sachverhalt.....	11
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	11
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	11
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	12
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	13
B.2.1	Rechtsgrundlage	13
B.2.2	Zuständigkeit.....	13
B.3	Umweltverträglichkeit	14
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	14
B.4.1	Planrechtfertigung	14
B.4.2	Variantenentscheidung	14
B.4.3	Natur- und Artenschutz	16
B.4.4	Immissionsschutz.....	16
B.4.5	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	16
B.4.6	Kampfmittel	17
B.4.7	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	17
B.4.8	Private Einwendung P-01	17
B.5	Gesamtabwägung.....	20

B.6	Sofortige Vollziehung	22
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	22
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	23

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

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „BÜ Roggenhofweg - Kerken - Rückbau“ in der Gemeinde Kerken, im Landkreis Kleve, Bahn-km 74,166 der Strecke 2610 Köln - Kranenburg (DB-Grenze), wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Rückbau Bahnübergangsicherungsanlagen mit Vollschränken, Andreaskreuzen, Wechselsprechanlage, HET, Gleisschaltmitteln und Beschilderung
- Rückbau der bituminösen und elastomeren BÜ-Befestigung
- Wiederherstellung des Regelquerschnitts der Bahn und Neuprofilierung Schotterflanken
- Rückbau der bituminösen Anschlussbereiche innerhalb der Bahngrenze (bis 2,25 von der äußeren Schiene)

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, Planungsstand: 30.01.2026, 14 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtskarte, Planungsstand: 21.10.2025, Maßstab 1 : 25.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 21.10.2025, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3	Lageplan, Planungsstand: 21.10.2025, Maßstab 1 : 500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 21.10.2025, 2 Seiten	festgestellt
5	Grunderwerbsplan, Planungsstand: 21.10.2025, Maßstab 1 : 200	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 21.10.2025, 1 Seite	nur zur Information
7.1	Kreuzungsplan, Planungsstand: 21.10.2025, Maßstab 1 : 200	festgestellt
7.2	Markierungs- und Beschilderungsplan, Planungsstand: 21.10.2025, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
7.3	Verkehrszählung, Planungsstand: 21.10.2025, 11 Seiten	nur zur Information
8	Fotodokumentation, Planungsstand: 21.10.2025, 6 Seiten	nur zur Information
9	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Planungsstand: 21.10.2025, 26 Seiten	nur zur Information
10.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Planungsstand: 30.01.2026, 18 Seiten	festgestellt
10.2	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand: 30.01.2026, 13 Seiten	festgestellt
10.3	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand: 30.01.2026, Maßstab 1 : 200	nur zur Information
11	Baulärmgutachten, Planungsstand: 30.01.2026, 22 Seiten + Anlagen	nur zur Information
12	Übersichtskarte Umfahrungsmöglichkeiten, Planungsstand: 30.01.2026, Maßstab 1 : 5000	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 VV BAU und BAU-STE

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

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

A.4.2 Natur- und Artenschutz

Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) vom 30.01.2026, in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10.1) vom 30.01.2026 sowie die innerhalb des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages (Unterlage 10.2) vom 30.01.2026 fixierten Schutzmaßnahmen sind einzuhalten und zu beachten.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen

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 - Geräuschemissionen - (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. Für nächtliche Bauarbeiten ist rechtzeitig vor Baubeginn eine Ausnahmegenehmigung bei der zuständigen Behörde zu beantragen.
3. Das Baustellenpersonal ist für das Thema Lärm zu sensibilisieren.

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.
6. 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. Die Betroffenen sind über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen aufzuklären.

A.4.3.2 Stoffliche Immissionen

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

A.4.4 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

1. 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
2. Spätestens sechs Monate vor Baubeginn, ist ein Antrag auf Luftbildauswertung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient dazu, Bauverzögerungen und Stilllegungen zu vermeiden. Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 25 vorzulegen. Falls die Kampfmittelüberprüfung nicht vor Baubeginn realisiert werden kann, z.B. bei Bohrlochdetektionen oder baubegleitender Kampfmittelräumung, so ist die Kampfmittelüberprüfung mit der örtlichen Ordnungsbehörde abzustimmen.

A.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

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

A.4.8 Unterrichtungspflichten

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

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

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

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

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

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

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

A.9 Hinweise

Naturschutz und Landschaftspflege sowie Artenschutz:

Die Vorhabenträgerin ist verantwortlich für die Einhaltung der Verbote des § 44 BNatSchG. Sollten im Zuge der Durchführung der Bauarbeiten Vorkommen planungsrechtlich geschützter Arten bekannt werden, ist die Untere Naturschutzbehörde unverzüglich darüber zu informieren und es sind geeignete Vermeidungsmaßnahmen zu ergreifen.

Zur Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz:

Sollten im Zuge des Vorhabens Stoffe oder Gegenstände einer Verwertung oder Beseitigung zugeführt werden, bzw. der ursprüngliche Zweck dieser entfallen oder

aufgegeben werden, ohne dass ein neuer Verwendungszweck unmittelbar eingenommen wird (§ 3 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz, KrWG), ist der Wille zur Entledigung anzunehmen (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 KrWG) und als Abfall einzustufen (§ 3 Abs. 1 KrWG).

Der Besitzer muss sich Stoffen oder Gegenständen entledigen, wenn diese nicht mehr entsprechend ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung verwendet werden, auf Grund ihres konkreten Zustandes geeignet sind, gegenwärtig oder künftig das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Umwelt, zu gefährden und deren Gefährdungspotenzial nur durch eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung oder gemeinwohlverträgliche Beseitigung nach den Vorschriften dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen ausgeschlossen werden kann (§ 3 Abs. 4 KrWG).

Die Abfallhierarchie ist zu beachten (§ 6 KrWG).

Die bei dem Bauvorhaben anfallenden Stoffströme sind ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen (§§ 7, 15 KrWG)

Erzeuger und Besitzer von Bau- und Abbruchabfällen haben die Abfallfraktionen: Glas (17 02 02), Kunststoff (17 02 03), Metalle, einschließlich Legierungen (17 04 01 bis 17 04 07 und 17 04 11), Holz (17 02 01), Dämmmaterial (17 06 04), Bitumengemische (17 03 02), Baustoffe auf Gipsbasis (17 08 02), Beton (17 01 01), Ziegel (17 01 02), Fliesen und Keramik (17 01 03) gem. § 8 Abs. 1 Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) jeweils getrennt zu sammeln, zu befördern und nach Maßgabe des § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 4 KrWG vorrangig der Vorbereitung zur Wiederverwendung oder dem Recycling zuzuführen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „BÜ Roggenhofweg - Kerken - Rückbau“ hat die Aufhebung des durch Anrufschränke technisch gesicherte Bahnübergang „Roggenhofweg“ im Bahn-km 74,166 zum Gegenstand. Die vorhandene Bahnübergangsicherungsanlage mit zwei Vollschränken, zwei Andreaskreuzen und zwei Wechselsprechern wird einschließlich aller nicht mehr benötigter Kabelverbindungen sowie der Gleisschaltmittel im Kreuzungsbereich und auf der Strecke zurückgebaut. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 74,166 der Strecke 2610 Köln - Kranenburg (DB-Grenze) in Kerken.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 23.10.2025, Az. I.II-W-P-N, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „BÜ Roggenhofweg - Kerken - Rückbau“ beantragt. Der Antrag ist am 23.10.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, eingegangen.

Mit Schreiben vom 11.11.2025 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 09.12.2025 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 16.12.2025, Az. 641pa/058-2025#068, 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 Düsseldorf
2.	Kreis Kleve
3.	Landwirtschaftskammer NRW
4.	Gemeinde Kerken

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Düsseldorf Stellungnahme vom 02.04.2026, Az.: 25.17.01.01-11/3-26
2.	Kreis Kleve Stellungnahme vom 31.03.2026, Az.: 6.1/6.3-610-00039-2026-
3.	Landwirtschaftskammer NRW Stellungnahme vom 25.03.2026

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben sind gemäß § 18a Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der Zeit vom 20.02.2026 bis einschließlich 19.03.2026 auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zur allgemeinen Einsichtnahme bereitgestellt worden.

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

Aufgrund dieser Veröffentlichung im Internet und Auslegung der Planunterlagen ist ein Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

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

Die Bedenken und Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange wurden größtenteils durch Schriftverkehr, zusätzliche Abstimmungen, Synopsen sowie durch die vorgeschlagenen und abgestimmten Nebenbestimmungen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses aufgegriffen und weitgehend geklärt.

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

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

Der im Zuge eines Wirtschaftsweges gelegene Bahnübergang wurde aufgrund seiner geringen verkehrlichen Bedeutung als entbehrlich eingestuft. Seine Aufhebung dient der Beseitigung eines potenziellen Gefahrenpunktes und entspricht den Zielsetzungen des § 3 Nr. 1 EKrG zur Erhöhung der Sicherheit an Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen. Die Erreichbarkeit der umliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen bleibt auch nach der Aufhebung des Bahnübergangs über das bestehende Wegenetz sowie benachbarte Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke gewährleistet. Vor dem Hintergrund der bestehenden Sicherheitsrisiken und der weiterhin gesicherten Erschließung der betroffenen Flächen ist die Umsetzung der Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Die Planung ist daher fachplanungsrechtlich gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten.

B.4.2 Variantenentscheidung

Die Vorhabenträgerin war berechtigt, sich für die gewählte Umsetzungsvariante zu entscheiden. Die durchgeführte Variantenuntersuchung genügt den Anforderungen, da die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen hinsichtlich ihrer verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen untersucht, bewertet und gegeneinander abgewogen wurden. Varianten, die sich bereits im Rahmen einer Grobanalyse als ungeeignet erwiesen, wurden nicht weiter vertieft betrachtet.

Im Rahmen der Vorplanung wurden folgende Varianten untersucht:

i. Ersatzwegbau

Ein Ersatzwegebau ist nicht erforderlich, da mit den Bahnübergängen km 73,614 „Schietweg“ und km 74,403 „Keensweg“ bereits ausreichende alternative Querungsmöglichkeiten über die Strecke 2610 in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang „Roggenhofweg“ vorhanden sind. Zudem würde die

Herstellung eines Ersatzweges einen erheblich höheren Flächenbedarf einschließlich Grunderwerb von Dritten verursachen und zusätzliche Flächenversiegelungen nach sich ziehen.

ii. Höhenfreie Kreuzung

Die Möglichkeit der Beseitigung des Bahnübergangs und die Errichtung einer höhenfreien Kreuzung als Alternativmaßnahme (Eisenbahn- oder Straßenüberführung) ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse sowie der im Verhältnis zur verkehrlichen Bedeutung entstehenden hohen Kosten wirtschaftlich nicht vertretbar.

iii. Anpassung der technischen Sicherung

Bei Beibehaltung des Bahnübergangs wäre eine Anpassung der technischen Sicherung aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar grundsätzlich erforderlich, jedoch würde der Bahnübergang im Vergleich zur ersatzlosen Aufhebung weiterhin als potenzieller Gefahrenpunkt bestehen bleiben. Darüber hinaus wären erhöhte Investitions- und laufende Unterhaltungskosten zu berücksichtigen. Zusätzlich entstünde ein erhöhter Flächenbedarf infolge erforderlicher baulicher Anpassungen, gegebenenfalls verbunden mit Grunderwerb von Dritten sowie zusätzlichen Flächenversiegelungen im Zuge der erforderlichen Anpassung der Straßenführung.

iv. Ersatzlose Aufhebung

Die ersatzlose Aufhebung stellt die wirksamste und wirtschaftlichste Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar, da der Bahnübergang aufgrund seiner geringen verkehrlichen Bedeutung entbehrlich ist und die Erreichbarkeit der umliegenden landwirtschaftlichen Flächen über das bestehende Wegenetz weiterhin gewährleistet bleibt. Zudem hat die Gemeinde Kerken dem Rückbau des potenziellen Gefahrenpunkts zugestimmt.

Variantenwahl

Die untersuchten Varianten zeigen, dass die Aufhebung des Bahnübergangs „Roggenhofweg“ gegenüber einer Änderung der technischen Sicherung oder dem Bau einer Eisenbahn- bzw. Straßenüberführung die vorzugswürdige Lösung darstellt.

Vor diesem Hintergrund wurde die ersatzlose Aufhebung des Bahnübergangs als Vorzugsvariante gewählt. Diese berücksichtigt insbesondere die geringe verkehrliche Bedeutung des Bahnübergangs, die weiterhin vorhandenen

alternativen Querungsmöglichkeiten sowie die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Die gewählte Variante stellt unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, der technischen Anforderungen, der Wirtschaftlichkeit sowie regionalplanerischer Belange eine ausgewogene Lösung dar. Bei der Auswahl der Entwurfparameter wurden diejenigen gewählt, die unter Einhaltung aller maßgeblichen Anforderungen den geringstmöglichen Flächenbedarf verursachen und damit sowohl ökonomisch als auch ökologisch möglichst verträglich sind.

B.4.3 Natur- und Artenschutz

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

Werden die Nebenbestimmungen unter A.4.2 beachtet, sind vor diesem Hintergrund keine Eingriffe in Natur und Landschaft im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens ersichtlich.

B.4.4 Immissionsschutz

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

Die Nebenbestimmungen unter A.4.3 dienen dementsprechend dem Schutz vor baubedingten Lärmimmissionen.

B.4.5 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.

B.4.6 Kampfmittel

Die Nebenbestimmung unter A.4.6 sind erforderlich zum Schutz vor Gefahren, die mit einer nicht auszuschließenden Kampfmittelbelastung verbunden sind.

B.4.7 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Soweit Grundstücke der öffentlichen Hand betroffen sind, wird der Schutzbereich des Art. 14 GG hingegen nicht tangiert. Denn Art. 14 GG als Grundrecht schützt nicht das Privateigentum, sondern das Eigentum Privater. Grundstücke im öffentlichen Eigentum erfahren aber dennoch einen einfachgesetzlichen Schutz und sind auf dieser Grundlage in der Abwägung zu berücksichtigen.

Vorliegend sind lediglich zwei Flächen der Gemeinde Kerken betroffen.

Vorliegend kann auf die Inanspruchnahme der betroffenen Grundstücke in dem planfestgestellten Umfang nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die einzelnen Flurstücke, welche für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, sind im Grunderwerbsverzeichnis verzeichnet und in den Grunderwerbsplänen dargestellt.

B.4.8 Private Einwendung P-01

B.4.8.1 Einwendung P-01 – Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Erschließung

Der Einwender führt aus, dass die landwirtschaftlichen Nutzflächen der Flurstücke 71 und 91, Flur 3, Gemarkung Eyll beidseitig der Bahnstrecke im Bereich des Roggenhofwegs gelegen seien. Zur Bewirtschaftung des Ackerlandes werde der bestehende Bahnübergang regelmäßig durch landwirtschaftliche Fahrzeuge genutzt. Im Falle einer ersatzlosen Aufhebung des Bahnübergangs sei nach Auffassung des Einwenders zu erwarten, dass die Bewirtschaftung der Flächen erheblich erschwert werde, da landwirtschaftliche Fahrzeuge künftig auf die Bundesstraße 9 ausweichen müssten und diese im Rahmen der Bewirtschaftungsabläufe mehrfach täglich zu queren bzw. zu nutzen hätten. Hierdurch werde eine erhöhte Gefährdung des Straßenverkehrs auf der Bundesstraße 9 befürchtet, insbesondere infolge möglicher Fahrbahnverschmutzungen durch anhaftende Erde an landwirtschaftlichen Fahrzeugreifen. Der Einwender regt vor diesem Hintergrund an, die bestehende technische Sicherung des Bahnübergangs (u. a. hauptsignalabhängige Anrufschränke,

zwei Schrankenanlagen sowie zwei Wechselsprechstellen) zu reduzieren und stattdessen einen unbeschränkten Bahnübergang beizubehalten. Ergänzend wird vorgeschlagen, ein Fahrverbot für den allgemeinen Fahrzeugverkehr auf dem Roggenhofweg anzuordnen, wobei eine Nutzung ausschließlich durch landwirtschaftliche Fahrzeuge weiterhin ermöglicht werden solle. Darüber hinaus wird geltend gemacht, dass eine derartige Lösung geeignet sei, die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen sicherzustellen und die Nutzungskonflikte mit dem öffentlichen Straßenverkehr zu minimieren.

B.4.8.2 Erwidern der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin erwidert, die Variantenprüfung entspreche den Anforderungen des § 18 AEG. Alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen seien im Rahmen einer gestuften Planung betrachtet und im Erläuterungsbericht dokumentiert worden. Die im Verfahren vorgenommene Begrenzung der Prüftiefe entspreche den Vorgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach Alternativen bereits im Rahmen einer Grobanalyse ausgeschieden werden dürften, sofern sie sich als weniger geeignet erweisen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 – 9 B 10/09).

Weiter führt die Vorhabenträgerin aus, die betrachteten Varianten seien auf Grundlage verkehrlicher, technischer und wirtschaftlicher Kriterien bewertet worden. Dabei sei anerkannt, dass auch Kostengesichtspunkte in die Variantenabwägung eingestellt werden dürften und im Einzelfall ausschlaggebend sein könnten; eine detaillierte Kostenquantifizierung sei im frühen Planungsstadium nicht erforderlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 29.07.2017 – 3 A 1.16). Die Planung sehe weiterhin die ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs „Roggenhofsweg“ vor. Eine Umplanung hin zu einem technisch nicht gesicherten Bahnübergang sei ausgeschlossen, da hierdurch insbesondere für ungeschützte Verkehrsteilnehmer ein erheblich erhöhtes Unfallrisiko entstünde und die Lösung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar sei.

Soweit vorgetragen werde, landwirtschaftliche Verkehre müssten künftig auf die Bundesstraße 9 ausweichen und es entstünden hierdurch Beeinträchtigungen, sei auszuführen, dass etwaige Umwege als zumutbar einzustufen seien und keine unzumutbare Betroffenheit begründeten. Etwaige Verschmutzungen der Fahrbahn unterlägen im Übrigen den allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Pflichten zur Vermeidung und Beseitigung und stellten keinen planungsrechtlich relevanten Belang dar. Ergänzend werde darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Kerken der Maßnahme zugestimmt habe und im Umfeld zumutbare alternative

Querungsmöglichkeiten über technisch gesicherte Bahnübergänge vorhanden seien. Zusammenfassend bleibe die Vorhabenträgerin dabei, dass die Variantenentscheidung fehlerfrei erfolgt sei und die ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs weiterhin aus verkehrssicherheits-, planungs- und wirtschaftlichen Gründen die vorzugswürdige Lösung darstelle. Die Einwendung führe zu keiner abweichenden Beurteilung der Planung.

B.4.8.3 Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Einwender P-01 hat fristgerecht eine Einwendung gegen das Bauvorhaben erhoben.

Die im Verfahren vorgebrachte Einwendung wird nach Auswertung der Stellungnahme der Vorhabenträgerin und unter Berücksichtigung der planungsrechtlichen Gesamtabwägung zurückgewiesen.

Der Einwender hatte im Wesentlichen geltend gemacht, dass die Variantenprüfung unzureichend sei und insbesondere die landwirtschaftliche Erschließung der betroffenen Flächen durch die ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs „Roggenhofsweg“ unzumutbar beeinträchtigt werde. Zudem seien alternative Lösungen, insbesondere eine gesicherte Querung oder eine reduzierte technische Sicherung des Bahnübergangs, nicht hinreichend berücksichtigt worden.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu nachvollziehbar dargelegt, dass die Variantenprüfung den Anforderungen des § 18 AEG entspricht und alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen im Rahmen einer gestuften Planung betrachtet und bewertet wurden. Dabei ist die Beschränkung der Prüftiefe im frühen Planungsstadium rechtlich zulässig, sofern sich Varianten bereits im Rahmen einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen. Dies ist vorliegend erfolgt.

Die Entscheidung zugunsten der ersatzlosen Auflassung des Bahnübergangs beruht auf einer nachvollziehbaren Abwägung verkehrlicher, technischer, wirtschaftlicher und sicherheitsrelevanter Belange. Die Beibehaltung eines ungesicherten oder lediglich technisch reduzierten Bahnübergangs scheidet aus Gründen der Verkehrssicherheit aus. Eine höhenfreie Querung ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der unverhältnismäßigen Kosten nicht vertretbar.

Soweit der Einwender eine unzumutbare Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung sowie zusätzliche Belastungen durch Ausweichverkehre auf die Bundesstraße 9 geltend macht, sind diese Auswirkungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinzunehmen. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen

Flächen bleibt über das vorhandene Wegenetz und die bestehenden, technisch gesicherten Bahnübergänge in zumutbarer Entfernung gewährleistet.

Etwaige Beeinträchtigungen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum sind im Übrigen durch die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen zu bewältigen und stellen keinen planungsrechtlich durchgreifenden Belang dar.

Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Einwendung im Rahmen der Abwägung hinreichend berücksichtigt wurde, jedoch kein Vorrang der privaten Belange gegenüber den überwiegenden öffentlichen Belangen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und der Planungskonzeption besteht.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

B.5 Gesamtabwägung

Die Voraussetzungen zur Erteilung einer Zulassung in Form eines Planfeststellungsbeschlusses liegen vor. Der Plan kann festgestellt werden. Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften oder unüberwindbare Belange nicht entgegen.

Die eingehende Prüfung und Abwägung der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen mit den durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen ergibt, dass sich das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens durchsetzt.

Für das Vorhaben sprechen zwingende Gründe des öffentlichen Interesses. Es dient in erster Linie der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie dem Schutz von Leben, Gesundheit und Sachwerten. Der Bahnübergang „Roggenhofweg“ weist aufgrund seiner sehr geringen Verkehrsbedeutung eine erhöhte sicherheitsrelevante Konfliktlage im Verhältnis zum Eisenbahnbetrieb auf. Nach der durchgeführten Verkehrszählung ist der Kfz-Verkehr gemäß § 11 Abs. 13 EBO als schwach einzustufen; daneben ist lediglich eine sehr geringe Nutzung durch Fuß- und Radverkehr festzustellen.

Die Strecke 2610 besitzt demgegenüber eine erhebliche Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb. Sie wird mit regelmäßigen Zugfahrten betrieben und dient der Abwicklung des Schienenverkehrs als Teil der verkehrlichen Daseinsvorsorge. Vor diesem Hintergrund ist die Beseitigung potenzieller Gefahrenpunkte an Bahnübergängen ein wesentliches öffentliches Interesse.

Die ersatzlose Auflassung des Bahnübergangs stellt die dauerhaft wirksamste Maßnahme zur Beseitigung des Konfliktpunktes zwischen Straßen- und Schienenverkehr dar. Sie ist gegenüber einer technischen Nachrüstung oder der Herstellung einer höhenfreien Kreuzung als wirtschaftlich und technisch vorzugswürdige Lösung zu bewerten. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der Bahnübergang ausschließlich einem untergeordneten land- und forstwirtschaftlichen Verkehr dient und die Erreichbarkeit der angrenzenden Flächen weiterhin über die Bahnübergänge „Schietweg“ (km 73,614) und „Keensweg“ (km 74,403) in zumutbarer Entfernung sichergestellt ist.

Die im Rahmen der Variantenprüfung betrachteten Alternativen – insbesondere die Beibehaltung mit technischer Sicherung, die Herstellung einer höhenfreien Kreuzung sowie ein Ersatzwegebau – wurden aus verkehrlichen, technischen und wirtschaftlichen Gründen verworfen. Ein Ersatzwegebau ist aufgrund der vorhandenen alternativen Querungen nicht erforderlich und würde zusätzlichen Flächenverbrauch sowie Grunderwerb auslösen. Eine höhenfreie Kreuzung wäre im Verhältnis zur geringen verkehrlichen Bedeutung wirtschaftlich nicht vertretbar. Die Beibehaltung mit technischer Sicherung würde den Gefahrenpunkt nicht beseitigen und wäre mit zusätzlichen Investitions- und Unterhaltungskosten sowie weiteren Eingriffen in Flächen verbunden.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen werden unter Berücksichtigung der festgelegten Nebenbestimmungen auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt. Der Rückbau umfasst die vorhandene technische Sicherung des Bahnübergangs sowie die Rückbaumaßnahmen im Gleis- und Fahrbahnbereich. Zusätzliche erhebliche Eingriffe in Eigentumsrechte oder unzumutbare Betroffenheiten sind nicht erkennbar.

Die Planung ist zudem dahingehend optimiert, dass Flächeninanspruchnahmen und Eingriffe in öffentliche und private Belange auf das notwendige Maß beschränkt werden. Die Gemeinde Kerken hat der Maßnahme im Rahmen der Abstimmung zugestimmt.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen erreichen weder einzeln noch in ihrer Gesamtheit ein Maß, das der Durchführung des Vorhabens entgegensteht. Sie sind im Hinblick auf die verfolgten Ziele der Verkehrssicherheit und der Betriebsoptimierung hinzunehmen.

Im Ergebnis überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange. Das Vorhaben kann daher unter Berücksichtigung aller Belange planfestgestellt 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 25.06.2026

Az. 641pa/058-2025#068

EVH-Nr. 3547181

Im Auftrag

(Dienstsiegel)