



Eisenbahn-Bundesamt

**Außenstelle Essen
Hachestraße 61
45127 Essen**

**Az. 641pa/058-2025#073
Datum: 03.09.2026**

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„MOF 3 - Bönen - Modernisierung Verkehrsstation“

**in der Gemeinde Bönen
im Landkreis Unna**

Bahn-km 197,300 bis 197,600

der Strecke 2932 Unna - Hamm

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
Baumanagement Regionalbereich West
Willi-Becker-Allee 11
40227 Düsseldorf**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen.....	6
A.3	Besondere Entscheidungen	7
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	7
A.3.2	Konzentrationswirkung	11
A.4	Nebenbestimmungen	11
A.4.1	VV BAU und VV BAU-STE.....	11
A.4.2	Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften	12
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege	12
A.4.4	Immissionsschutz.....	13
A.4.5	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	15
A.4.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	15
A.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten.....	15
A.4.8	Kampfmittel	16
A.4.9	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	16
A.4.10	Unterrichtungspflichten.....	17
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin	17
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	17
A.7	Sofortige Vollziehung	18
A.8	Gebühr und Auslagen	18
A.9	Hinweise	18
B.	Begründung	20
B.1	Sachverhalt.....	20
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	20
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	20
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	20
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	22
B.2.1	Rechtsgrundlage	22
B.2.2	Zuständigkeit.....	22
B.3	Umweltverträglichkeit	22
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	22
B.4.1	Planrechtfertigung	22
B.4.2	Variantenentscheidung	23
B.4.3	Wasserhaushalt	25
B.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	25
B.4.5	Immissionsschutz.....	25
B.4.6	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	26

B.4.7	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	26
B.4.8	Kampfmittel	26
B.4.9	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	26
B.4.10	Einwendungen P-01	27
B.4.11	Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	30
B.5	Gesamtabwägung	36
B.6	Sofortige Vollziehung	37
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	37
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	38

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

Planfeststellungsbeschluss

Hinweis:

Mit „VwVfG“ ist im Folgenden das „VwVfG“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.
Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 24 Absatz 3 des Gesetzes vom 25.
Juni 2021 (BGBl. I S. 2154) geändert worden ist, gemeint.

Mit „AEG“ ist im Folgenden das „AEG“ vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396;
1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2025 (BGBl. 2025 I
Nr. 164) geändert worden ist, gemeint.

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „MOF 3 - Bönen - Modernisierung Verkehrsstation“ in der
Gemeinde Bönen, im Landkreis Unna , Bahn-km 197,300 bis 197,600 der Strecke
2932 Unna - Hamm, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten
Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Neubau Außenbahnsteig (Bahnsteig 1) einschließlich Rückbau des
bestehenden Außenbahnsteigs
Baulänge: 190 m, Höhe: 76 cm ü. SO, Breite: 3,00 m
- Neubau Mittelbahnsteig (Bahnsteig 2) einschließlich Rückbau des
bestehenden Mittelbahnsteigs
Baulänge: 190 m, Höhe: 76 cm ü. SO, Breite: abhängig von Gleisgeometrie
(zwischen 4,45 m und 6,00 m)

- Neubau Rampenanlage Personenunterführung zu Bahnsteig 1,
Länge: ca. 92 m, lichte Breite: 2,40 m, Befestigung: Betonsteinpflaster
- Neubau Radweg von Bahnhofstraße zur Personenunterführung,
Länge: ca. 75 m, lichte Breite: min. 2,50 m, Höhendifferenz: ca. 4,20 m
nördlicher Anschluss an Rampenanlage durch Treppe und Zuwegung
- Neubau Treppenanlage Personenunterführung / Bahnhofsvorplatz, lichte
Breite: 3,00 m, Steigung: 16 / 31 cm, 2 Zwischenpodeste, Stufenanzahl: 25
- Neubau Treppenanlage Parkplatz zu Bahnsteig 1,
lichte Breite: 1,80 m, Steigung: 16 / 31 cm ; Anzahl der Stufen: 4
- Neubau Zuwegung zu Bahnsteig von Bahnhofstraße,
Breite: 2,40 m, Neigung: max. 10 m mit 6 %, 25 m mit max. 2 %
- Neubau der Personenunterführung einschließlich Rückbau der bestehenden
Personenunterführung
Länge: ca. 21 m, lichte Weite: 5,50 m, lichte Höhe: 2,50 m, optische
Unterteilung zwischen Geh- und Radweg, Öffnung PU Decke im Bereich
Aufzug
- Neubau Treppenanlage Personenunterführung / Bahnsteig 2 einschließlich
Rückbau vorhandener Treppenanlage,
lichte Breite: 2,125 m, Steigung: 16 / 31 cm, Stufenanzahl: 31, inkl.
Treppeneinhausung Typ 3
- Neubau Aufzug Personenunterführung / Bahnsteig 2,
- Rückbau Bahnsteigdach Bahnsteig 1
- Rückbau Bahnsteigdach Bahnsteig 2
- Neubau Überdachung Treppen- und Rampenanlage Bahnhofsvorplatz,
Maße: 12 m x 19 m
- Bauzeitliche Sicherung und Nutzung des Gleises für die Änderung der
Verkehrsstation im Hochleistungskorridor

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht, Planungsstand: 16.01.2026, 39 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtsplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 25.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
3	Lageplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis, Planungsstand: 16.01.2026, 7 Seiten	festgestellt
5	Grunderwerbsplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand: 16.01.2026, 3 Seiten	festgestellt
7	Bauwerksplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 100 / 1 : 50	festgestellt
8	Querschnitt, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 100	festgestellt
9	Baustelleneinrichtungsplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
10	Kabel- und Leitungslageplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 1.000	nur zur Information
11	Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integriertem Artenschutz, Planungsstand: 16.01.2026, 58 Seiten + Anlagen	festgestellt
12	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand: 16.01.2026, 50 Seiten + Anlagen	festgestellt
13	Schall- und erschütterungstechnische Untersuchung, Planungsstand: 16.01.2026, 46 Seiten + Anlagen	festgestellt
14.1	Entwässerungsantrag, Planungsstand: 16.01.2026, 2 Seiten	nur zur Information
14.2.1	Hydraulische Dimensionierung, Planungsstand: 16.01.2026, 3 Seiten	nur zur Information
14.2.2	Entwässerungsplan, Planungsstand: 16.01.2026, Maßstab 1 : 500	nur zur Information
14.3	Hydrologisches Gutachten, Planungsstand: 16.01.2026, 30 Seiten + Anlagen	nur zur Information
15	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie, Planungsstand: 16.01.2026, 39 Seiten + Anlagen	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Planungsstand: 16.01.2026, 19 Seiten	nur zur Information
17	Baugrunduntersuchung, Planungsstand: 16.01.2026, 45 Seiten + Anlagen	nur zur Information

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für

- die Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG,
- das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

auf Gemarkung Bönen, Flur 16, Flurstück 358 und Flur 17, Flurstück 611, 645 und 647 der Strecke 2932, km 197,3 bis 197,6 erteilt.

A.3.1.1 Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient der Trockenhaltung der Baugrube während der Bauzeit.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme von nachfolgend festgelegten Wassermengen aus den einzelnen Baugruben:

Bauabschnitt	V [l/s]	Dauer Tage [d]	Wassermenge [m³]
BG 1	6,1	310	160.000 m³

Das Ableiten von Grundwasser erfolgt in die städtische Kanalisation.

Koordinaten der Entnahmestellen und der Verbauten im Grundwasser nach UTM 32N/ETRS89:

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Entnahmestelle Rechtswert	Entnahmestelle Hochwert
1	BG 1	413925	5717050

A.3.1.2 Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

A.3.1.3 Befristung

Die Erlaubnis für die Grundwasserentnahme wird **befristet für 10 Monate ab Beginn der Wasserhaltung** erteilt, spätestens jedoch bis 31.12.2029.

Das Einbringen von festen Stoffen in das Grundwasser wird unbefristet erteilt.

A.3.1.4 Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen

1. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
2. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.
3. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
4. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 West ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
5. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.

6. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
7. Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt und die örtliche Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
8. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
9. Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
10. Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Betriebsmittel, auch Tropfverluste, oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unmittelbar aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (z. B. Eimer und Schaufel) sind vor Ort in ausreichendem Maße bereitzuhalten.
11. Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollslauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.
12. Zur Erfassung des geförderten Grundwassers ist eine geeichte Wasseruhr einzubauen. Die Wasseruhr ist jeden Tag auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen, die Zählerstände zu dokumentieren und aufzubewahren.
13. Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt mit Angaben zu Anfangswasserzählerstand (m³) umgehend anzuzeigen.
14. Dem Eisenbahn-Bundesamt ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahmen der Bauwasserhaltung zu übermitteln.
15. Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.
16. Die Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt unter Angaben von Wasserzählerstand und Gesamtfördermenge (m³) umgehend, spätestens jedoch eine Woche nach Beendigung anzuzeigen.
17. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen

Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

18. Die Bohrtiefen, angetroffene Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in der unter Nebenbestimmung Ziffer 13. geforderten Dokumentation aufzunehmen.
19. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
20. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.
21. Das beim Bohrvorgang und beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser ist aufzufangen und anschließend einer fachgerechten Entsorgung zuzuführen bzw. über die Kanalisation zu entsorgen.
22. Um insbesondere Schäden durch Setzungen ausschließen zu können, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
23. Eine Versickerung des aus der Baugrube anfallenden Grundwassers vor Ort ist nicht zulässig.
24. Falls nach kommunalem Satzungsrecht erforderlich, ist für die Einleitung des Grundwassers in die Kanalisation der Stadt/Gemeinde Bönen eine entsprechende Einleitgenehmigung zu beantragen.

A.3.1.5 Hinweise zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen,

sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.

4. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.
5. Die Entsorgung des anfallenden Grund- und Tagwassers erfolgt durch Einleitung in die städtische Kanalisation. Hierzu ist die Zustimmung des Abwasserbeseitigungspflichtigen erforderlich. Die Zuständigkeit des Sachbereichs 6 (Eisenbahn-Bundesamt) liegt nicht vor.
6. Im Endzustand werden die Flächen der Verkehrsstation mittels Anschluss an die städtische Kanalisation entwässert. Hierzu ist die Zustimmung des Abwasserbeseitigungspflichtigen erforderlich. Die Zuständigkeit des Sachbereichs 6 (Eisenbahn-Bundesamt) liegt nicht vor.

A.3.2 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 VV BAU-STE

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

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

A.4.2 Hinweis auf allgemein zu beachtende Vorschriften

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

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

A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) vom 16.01.2026, Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 11) vom 16.01.2026 und im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 12) vom 16.01.2026 fixierten Schutzmaßnahmen und die dort genannten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen 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
- 002_V Ausweisung von Bautabuzonen
- 003_V Schutz des Oberbodens vor Schadstoffeinträgen und Verdichtung
- 004_V Umweltgerechte Verwertung/Entsorgung
- 005_V Wiederherstellung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen
- 006_V Schutz des Grundwasserkörpers vor baubedingten Beeinträchtigungen
- 007_V Schutz des Grundwasserkörpers vor anlagenbedingten Beeinträchtigungen
- 001_VA Gehölzfällungen nur außerhalb der Vegetationsperiode
- 002_VA Vegetationsentfernung außerhalb der Brutzeit

- 003_VA Kontrolle der zu entfernenden Gehölze auf Baumhöhlen, Spalten und Nester vor Rodung
- 004_VA Kontrolle der potentiellen Fledermaus-Quartierbäume
- 005_VA Begrenzung und Abschirmung von Baustellenbeleuchtung
- 006_VA Begrenzung von Baustellenlärm und Erschütterungen
- 001_ÖK Kauf von Ökowertpunkten

Der Inhalt der Maßnahmen ergibt sich aus den festgestellten Planunterlagen.

A.4.4 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.

A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

1. 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).
2. Die bei dem Bauvorhaben anfallenden Stoffströme sind ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen (§§ 7, 15 KrWG)
3. 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.

A.4.6 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

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

A.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten

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

A.4.8 Kampfmittel

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

Darüber hinaus gilt folgendes:

1. Spätestens sechs Monate vor Baubeginn, ist ein Antrag auf Luftbildauswertung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen.
2. 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.4.9 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.4.10 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen und der Bezirksregierung Arnsberg 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

Zur Kreislaufwirtschaft, Bodenschutz und anlagebezogener Umweltschutz

- Sollten im Zuge der baulichen Änderung 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),
- Die Abfallhierarchie ist zu beachten (§ 6 KrWG).
- Soweit beim Rückbau, bei der Sanierung oder bei der Reparatur technischer Bauwerke Stoffe nach § 2 Nummer 18 bis 29 und 32 (Hochofen-stückschlacke, Hüttensand, Stahlwerksschlacke, Gießerei-Kupolofen-schlacke, Kupferhüttenmaterial, Gießereirestsand, Schmelzkammergranulat aus der Schmelzfeuerung von Steinkohle, Steinkohlenkesselasche, Steinkohlenflugasche, Braunkohlenflugasche, Hausmüllverbrennungsasche, Recycling-Baustoff, Ziegelmaterial) der Ersatzbaustoffverordnung (EBV) vom 9. Juli 2021 als Abfälle anfallen, gilt für die Getrenntsammlung, die Vorbereitung zur Wiederverwendung und das Recycling dieser Abfälle ausschließlich § 24 der Ersatzbaustoffverordnung,
- Fallen die Abfälle in den Anwendungsbereich der EBV sind die Materialwerte gem. Anlage 1 EBV einzuhalten,
- Entfallen die Pflichten nach § 8 Abs. 1 GewAbfV unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 GewAbfV, sind die Regelungen des § 9 GewAbfV zu berücksichtigen.

Zu den allgemein zu beachtenden Vorschriften beim Bau und Betrieb der Anlage:

- die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „MOF 3 - Bönen - Modernisierung Verkehrsstation“ hat den Umbau der Verkehrsstation Bönen zu einem modernen und barrierefreien Personenbahnhof zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 197,300 bis 197,600 der Strecke 2932 Unna - Hamm in Bönen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, Baumanagement Regionalbereich West (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 12.11.2025, Az. 641pa/058-2025#073, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „MOF 3 - Bönen - Modernisierung Verkehrsstation“ beantragt. Der Antrag ist am 12.11.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen, eingegangen.

Mit Schreiben vom 03.12.2025 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 16.01.2026 wieder vorgelegt

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 17.02.2026, Az. 641pa/058-2025#073, 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 Arnsberg
2.	Gemeinde Bönen
3.	Kreis Unna
4.	Bundesnetzagentur

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Bezirksregierung Arnsberg, Stellungnahme vom 28.05.2026, Az.: 25.19-41
2.	Bundesnetzagentur, Stellungnahme vom 07.05.2026, Az.: 10.030-F-26-992

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben sind gemäß § 18a Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in der Zeit vom 28.03.2026 bis einschließlich 27.04.2026 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 ist ein privates Einwendungsschreiben eingegangen (Einwender P-01).

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Abs. 5 Satz 1 AEG nach Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens auf eine Erörterung verzichtet.

Die Bedenken und Anmerkungen der Träger öffentlicher Belange sowie die Einwendungen 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. Übrig gebliebene Bedenken zwischen der Vorhabenträgerin und den Einwendern beziehungsweise den Trägern öffentlicher Belange wurden in schriftlicher Form weiter erörtert, und die jeweiligen Standpunkte wurden ausgetauscht. Die Ergebnisse dieses Dialogs fließen in den vorliegenden Beschluss ein.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

B.2.2 Zuständigkeit

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

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

Im Rahmen der Modernisierungsmaßnahme sollen die beiden vorhandenen Bahnsteige modernisiert und mit jeweils hindernisfreien Wegen ausgestattet werden.

Im Zuge der Modernisierung werden die Bahnsteigdächer vollständig zurück gebaut und durch Wetterschutzhäuser ersetzt. Die nicht genutzte Bahnsteiglänge am Mittelbahnsteig von 51 m wird zurückgebaut.

Der Umbau ist mit Hinblick auf die barrierefreie Erschließung des Bahnhofs eine wichtige und vorrangige Maßnahme, um die Kundenbedürfnisse einer erweiterten Personengruppe von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu erfüllen.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

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.

Variante 1 – Anordnung des Aufzugs in gleicher Flucht mit der Treppenanlage

In dieser Variante wird der Aufzug in gleicher Flucht mit der Treppe, das heißt an der westlichen Wand der Treppenanlage, angeordnet. Die östliche Wand verläuft ausgehend von der Personenunterführung zunächst senkrecht und erhält anschließend eine 45°-Abschrägung zur Treppenanlage hin.

Die Planung erfolgt analog zum Baustandard IseB VE04 (Stand 01.04.2021). Der Durchgang neben dem Aufzug erhält eine lichte Breite von 2,44 m.

Die Variante ermöglicht damit eine technisch und funktional geeignete Anordnung des Aufzugs unter Berücksichtigung der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten. Hinsichtlich der Einsehbarkeit des Treppenbereichs ergeben sich gegenüber der nachfolgend betrachteten Variante jedoch Nachteile.

Variante 2 – Außermittige Anordnung des Aufzugs

In dieser Variante wird der Aufzug ebenfalls an der westlichen Wand der Treppenanlage angeordnet, jedoch außermittig zur Treppenanlage. Beide Wände erhalten hinter dem Aufzug eine Abschrägung zur Treppenanlage hin.

Vorteil dieser Variante ist insbesondere die verbesserte Einsehbarkeit des Treppenbereichs. Durch die Ausbildung der Wandabschrägungen werden uneinsichtige Bereiche reduziert. Hierdurch entsteht eine offenere und transparentere

räumliche Situation, die zu einer Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Reisenden beiträgt.

Unter Berücksichtigung der Entwurfparameter und der örtlichen Zwangspunkte stellt diese Variante damit eine technisch umsetzbare und zugleich hinsichtlich der Übersichtlichkeit und Sicherheit vorteilhafte Lösung dar.

Variante 3 – Anordnung der Treppen- und Rampenanlage im nördlichen Bereich des Vorplatzes

Eine weitere im Rahmen der Vorplanung untersuchte Variante betrifft die Gestaltung der Zuwegung zur Personenunterführung und des Vorplatzes. In dieser Variante wird die Treppen- und Rampenanlage im nördlichen Bereich des Vorplatzes angeordnet. Die barrierefreie Rampe wird dabei baulich vom geplanten Radweg der Gemeinde Bönen getrennt.

Durch diese Anordnung kann der geplante Radweg an die „Bahnhofstraße“ angeschlossen und damit eine durchgängige Stadtteilverbindung hergestellt werden. Gleichzeitig ermöglicht die bauliche Trennung eine sichere und übersichtliche Führung der unterschiedlichen Verkehrsströme, da Reisende und Radfahrende im Bereich der Personenunterführung getrennt voneinander geführt werden.

Der Zugang der Rampe wird möglichst mittig zur Straße „Am Bahnhof“ angeordnet. Dadurch können kurze Wege für die Reisenden gewährleistet und eine klare Erschließung des Vorplatzes geschaffen werden.

Ein wesentlicher Vorteil dieser Variante liegt zudem in der Einhaltung der maßgeblichen Entwurfparameter der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Der Radweg kann mit einem Mindestradius von 20 m sowie einer Steigung von ca. 5,6 % auf einer Länge von 75 m ausgeführt werden. Damit werden die geforderten Entwurfparameter hinsichtlich der Radien und der Steigung gemäß Abschnitt 2.2 der ERA eingehalten.

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen und technischen Anforderungen stellt diese Variante damit eine geeignete Lösung für die Gestaltung des Vorplatzes und die Erschließung der Personenunterführung dar.

Variantenwahl

Die untersuchten Varianten zeigen, dass die gewählte Anordnung der Treppen- und Rampenanlage im nördlichen Bereich des Vorplatzes die vorzugswürdige Lösung darstellt. Ausschlaggebend hierfür sind insbesondere die klare bauliche Trennung zwischen der barrierefreien Rampe und dem geplanten Radweg der Gemeinde

Bönen sowie die damit verbundene sichere und übersichtliche Führung der Verkehrsströme. Darüber hinaus ermöglicht die gewählte Anordnung den Anschluss des Radwegs an die „Bahnhofstraße“ und damit die Herstellung einer durchgängigen Stadtteilverbindung. Die Einhaltung der maßgeblichen Entwurfssparameter der ERA mit einem Mindestradius von 20 m sowie einer Steigung von ca. 5,6 % auf einer Länge von 75 m stellt einen weiteren wesentlichen Vorteil der Variante dar.

Die mittige Anordnung des Rampenzugangs zur Straße „Am Bahnhof“ gewährleistet zudem kurze Wege für die Reisenden und trägt zu einer funktionalen und übersichtlichen Erschließung des Vorplatzes bei.

B.4.3 Wasserhaushalt

B.4.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes hat mit Schreiben vom 27.07.2026 eine Stellungnahme zu dem Vorhaben abgegeben. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, sofern es entsprechend den eingereichten Unterlagen sowie unter Beachtung der besonderen Entscheidungen und Hinweise, die Bestandteil dieses Beschlusses sind und unter A.3.1 aufgeführt werden, umgesetzt wird.

B.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

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

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

B.4.5 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.4.4 dienen dementsprechend dem Schutz vor baubedingten Lärmimmissionen.

B.4.6 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

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

B.4.7 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

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

B.4.8 Kampfmittel

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

B.4.9 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 neun Flächen der Stadt Nettetal mit einer Gesamtgröße von 3.861 m² 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.4.10 Einwendungen P-01

B.4.10.1 Bahnsteigabmessungen

Vortrag des Einwenders

Der Einwender fordert, dass die Bahnsteige sowohl am Außen- als auch am Mittelbahnsteig mit einer Bahnsteigkante von jeweils 190 m Länge und einer Bahnsteighöhe von 76 cm hergestellt werden. Zudem sei eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige von zwei Seiten zu gewährleisten. Dies sei insbesondere erforderlich, um sowohl den touristischen Reisenden aus dem Kreis Unna als auch den täglichen Pendlern aus dem übrigen Nordrhein-Westfalen eine flexible Nutzung der Bahnsteige sowie ein schnelles Verlassen des Bahnhofs zu ermöglichen. Dabei seien insbesondere die Erreichbarkeit der Bundes-, Landes-, Bildungs-, Behinderten-, Gesundheits- und Sporteinrichtungen sowie der Universitäten in den umliegenden Städten Nordrhein-Westfalens zu berücksichtigen.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die Herstellung der Bahnsteige erfolge entsprechend den Vorgaben des Fördergebers sowie den einschlägigen technischen Regelwerken, insbesondere der DB-Richtlinie für Bahnsteigbau (Ril 813). Beide Bahnsteigkanten würden mit einer Länge von 190 m und einer Bahnsteighöhe von 76 cm ausgeführt.

Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige sei von beiden Seiten gewährleistet. Der Bahnhof werde entsprechend den geltenden Anforderungen an die Barrierefreiheit und den aktuellen Standards der einschlägigen DB-Richtlinien ausgebildet. Die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sei damit sichergestellt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der von dem Einwender vorgetragene Einwand hat sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erledigt. Die von dem Einwender geforderte Ausgestaltung der Bahnsteige wird durch die Planung der Vorhabenträgerin berücksichtigt. Die Bahnsteige werden mit einer Länge von 190 m und einer Bahnsteighöhe von 76 cm hergestellt. Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige von beiden Seiten ist gewährleistet.

B.4.10.2 Einrichtung einer „Toilette für alle“

Vortrag des Einwenders

Der Einwender fordert, dass in der Personenunterführung eine „Toilette für alle“ gemäß DIN 18040-1 mit einer Fläche von 7,05 m² eingerichtet werde. Die Toilette sei barrierefrei erreichbar und entsprechend den Anforderungen an die Barrierefreiheit auszuführen. Zudem seien die Toiletten kontrastreich nach DIN 32975 sowie mit erschütterungsarmen und rutschfesten Materialien herzustellen.

Erwiderung des Vorhabenträgers

Die Einrichtung einer „Toilette für alle“ mit einer Fläche von 7,05 m² in der Personenunterführung entspreche nicht dem geltenden Standard der Deutschen Bahn für Personenunterführungen und sei daher nicht Bestandteil der Planung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Forderung nach der Einrichtung einer „Toilette für alle“ mit einer Fläche von 7,05 m² in der Personenunterführung wird zurückgewiesen. Ein Anspruch auf Herstellung einer entsprechenden Toilettenanlage ergibt sich aus den für das Vorhaben maßgeblichen gesetzlichen und technischen Anforderungen nicht. Die Einrichtung einer „Toilette für alle“ ist zudem nach den Angaben der Vorhabenträgerin nicht Bestandteil des geltenden Standards der Deutschen Bahn für Personenunterführungen.

Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene Planung ist insoweit nicht zu beanstanden. Der Einwendung wird daher nicht entsprochen.

B.4.10.3 Gehwegbreiten und barrierefreie Wegverbindungen

Vortrag des Einwenders

Es sei sicherzustellen, dass die Gehwegbreiten sämtlicher Wegeverbindungen in alle Himmelsrichtungen den Anforderungen der RAST 06, Abschnitt 6.1.6.1, in Verbindung mit den H BVA, Abschnitt 3.3.1, entsprächen und eine Breite von mindestens 2,50 m aufwiesen. Darüber hinaus sei für ausschließliche Gehwege eine Breite von 2,70 m vorzusehen, um eine ausreichende Bewegungsfläche für mobilitätseingeschränkte Fußgänger zu gewährleisten.

Erwiderung der Vorhabenträgerin

Die geforderten Gehwegbreiten gemäß RAST 06 und H BVA lägen außerhalb des Projektumfangs der Deutschen Bahn und seien nicht Bestandteil der vorliegenden DB-Baumaßnahme. Sämtliche Rampen, die als Gehwege im Bereich des Bahnhofs ausgebildet würden, würden entsprechend den maßgeblichen DB-Richtlinien mit einer Breite von 2,40 m ausgeführt.

Eine weitergehende Anpassung oder Herstellung von Gehwegen im kommunalen Umfeld sei nicht Gegenstand des Vorhabens. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit innerhalb des DB-Planungsbereichs würden hingegen entsprechend den einschlägigen technischen Standards und Richtlinien berücksichtigt und umgesetzt.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Einwendung wird nicht entsprochen, soweit sie Gehwegbreiten im kommunalen Umfeld außerhalb des Vorhabensbereichs der Deutschen Bahn betrifft. Die Herstellung oder Anpassung entsprechender Gehwege ist nicht Gegenstand des planfestgestellten Vorhabens.

Soweit sich die Forderung auf die innerhalb des DB-Planungsbereichs vorgesehenen Wegeverbindungen und Rampen bezieht, wird sie zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Rampen im Bereich des Bahnhofs entsprechend den maßgeblichen DB-Richtlinien mit einer Breite von 2,40 m ausgeführt werden. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit werden innerhalb des Vorhabensbereichs entsprechend den einschlägigen technischen Standards und Richtlinien berücksichtigt.

Ein weitergehender Anspruch auf Herstellung einer Gehwegbreite von 2,50 m bzw. 2,70 m ergibt sich für das vorliegende Vorhaben nicht. Der Einwendung wird daher nicht entsprochen.

B.4.10.4 Trennung von Rad- und Fußweg

Vortrag des Einwenders

Es sei sicherzustellen, dass der Radweg vom Fußweg baulich getrennt geführt werde. Zur eindeutigen Trennung der Verkehrsflächen sei ein Schutzbügel oder ein Geländer vorzusehen.

Erwiderung des Vorhabenträgers

Die Trennung von Rad- und Fußweg im Bereich der Personenunterführung werde durch eine entsprechende Markierung sowie die Verwendung verschiedenfarbigen Pflasters hergestellt. Eine bauliche Abgrenzung durch Schutzbügel oder ein Geländer sei aus konstruktiven Gründen nicht vorgesehen, da hierfür eine größere lichte Weite der Personenunterführung erforderlich wäre.

Die vorgesehene Lösung gewährleiste auch ohne bauliche Abgrenzung eine klare Wegeführung und trage den Anforderungen an die Sicherheit der unterschiedlichen Nutzergruppen unter Berücksichtigung der vorhandenen baulichen Gegebenheiten Rechnung.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Der Einwendung wird nicht entsprochen, soweit eine bauliche Trennung des Rad- und Fußwegs durch Schutzbügel oder ein Geländer gefordert wird.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Trennung der Verkehrsflächen innerhalb der Personenunterführung durch eine entsprechende Markierung und die Verwendung verschiedenfarbigen Pflasters erfolgt. Eine bauliche Abgrenzung durch Schutzbügel oder ein Geländer würde demgegenüber eine größere lichte Weite der Personenunterführung erfordern und ist aufgrund der bestehenden baulichen Gegebenheiten nicht vorgesehen.

Die gewählte Ausgestaltung gewährleistet eine erkennbare Trennung der Verkehrsflächen und eine eindeutige Wegeführung. Die Belange der Verkehrssicherheit werden damit hinreichend berücksichtigt. Ein weitergehender Anspruch auf eine bauliche Trennung durch Schutzbügel oder Geländer besteht nicht.

B.4.11 Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Die Träger öffentlicher Belange haben die Aufnahme verschiedener Nebenbestimmungen angeregt sowie fachliche Hinweise gegeben. Die erforderlichen Nebenbestimmungen wurden, soweit sie nicht bereits durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen abgedeckt sind, unter Abschnitt A.4 des Beschlusses aufgenommen.

B.4.11.1 Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg

Die Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg wurde der Vorhabenträgerin zur Kenntnis und Erwidern zugeleitet. Mit Schreiben vom 13.07.2026 legte diese ihre Erwidern vor. In ihrer Erwidern auf die Stellungnahme sagte die Vorhabenträgerin die Umsetzung einzelner Punkte zu.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Stellungnahme der Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 64 – Bergbau, darauf hingewiesen, dass der Planbereich über dem auf Steinkohle und Eisenstein verliehenen Bergwerksfeld „Monopol III“ liegt. Als Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin des Bergwerksfeldes wurde die RAG AG benannt. Die Bezirksregierung empfahl, sofern noch nicht erfolgt, eine grundsätzliche Abstimmung mit der RAG AG hinsichtlich möglicher bergbaulicher Einwirkungen, bergschadensrelevanter Fragestellungen sowie gegebenenfalls erforderlicher Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen durchzuführen. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass sich der Planbereich in einem früheren Einwirkungsbereich des Steinkohlenbergbaus befindet und infolge eines möglichen Anstiegs des Grubenwassers Hebungen der Tagesoberfläche nicht ausgeschlossen werden können. Ferner wurde auf die im Bergbau-, Alt- und Verdachtsflächen-Katalog (BAV-Kat.) geführte Verdachtsfläche „Königsborn 3/4“ (Schachtanlage, Kokerei, Materiallagerplatz, Landabsatz; BAV-Kat.-Nr. 4412-S-001) im Planbereich bzw. dessen westlichem Umfeld hingewiesen. Da die Bergaufsicht für die vom Planbereich überdeckten Teilflächen bereits beendet wurde und die Zuständigkeit auf die Gemeinde Bönen übergegangen ist, konnten seitens der Bergbehörde keine konkreten Aussagen zu möglichen aktuellen umweltrelevanten Einflüssen oder Beeinträchtigungen getroffen werden.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass die Hinweise zur bergbaulichen Historie und zu möglichen Einwirkungen aus dem Bergwerksfeld „Monopol III“ berücksichtigt wurden. Eine grundsätzliche Abstimmung mit der RAG AG als Rechtsnachfolgerin der Bergwerksfeldeigentümerin wird durchgeführt. Der RAG AG wird dabei Gelegenheit gegeben, zu potenziellen bergschadensrelevanten Fragestellungen sowie zu gegebenenfalls erforderlichen Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen Stellung zu nehmen. Darüber hinaus wurden die im Zusammenhang mit der ehemaligen bergbaulichen Betriebsfläche „Königsborn 3/4“ stehenden umweltrelevanten Belange berücksichtigt. Eine Abstimmung mit der Gemeinde Bönen als zuständiger Stelle für die betreffenden Teilflächen hat ebenfalls stattgefunden. Damit werden sowohl die bergbaulichen Belange als auch die möglichen

umweltrelevanten Auswirkungen der ehemaligen bergbaulichen Nutzung im weiteren Planungs- und Genehmigungsprozess berücksichtigt.

Entscheidung

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, eine grundsätzliche Abstimmung mit der RAG AG als Rechtsnachfolgerin der Eigentümerin des Bergwerksfeldes „Monopol III“ durchzuführen und dieser Gelegenheit zur Stellungnahme zu möglichen bergschadensrelevanten Fragestellungen sowie zu gegebenenfalls erforderlichen Anpassungs- oder Sicherungsmaßnahmen zu geben. Zudem wurde eine Abstimmung mit der Gemeinde Bönen hinsichtlich der ehemaligen bergbaulichen Betriebsfläche „Königsborn 3/4“ durchgeführt.

Damit ist sichergestellt, dass die von der Bezirksregierung Arnsberg aufgezeigten bergbaulichen Belange und möglichen umweltrelevanten Auswirkungen der früheren bergbaulichen Nutzung im weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden. Ein darüber hinausgehender Regelungsbedarf besteht nicht.

B.4.11.2 Stellungnahme der PRO BAHN e.V.

Die Stellungnahme der PRO BAHN e.V. wurde der Vorhabenträgerin zur Kenntnis und Erwiderung zugeleitet. Mit Schreiben vom 13.07.2026 legte diese ihre Erwiderung vor. In ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme sagte die Vorhabenträgerin die Umsetzung einzelner Punkte zu.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. angeregt, die Bahnsteige mit einer Bahnsteigkantenlänge von jeweils 190 m und einer Bahnsteighöhe von 76 cm sowohl am Außen- als auch am Mittelbahnsteig herzustellen. Zudem wurde gefordert, eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige von beiden Seiten zu gewährleisten, um eine flexible Nutzung und einen schnellen Zugang bzw. Abgang insbesondere für touristische Reisende aus dem Kreis Unna sowie für tägliche Pendlerinnen und Pendler zu ermöglichen.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass die Herstellung der Bahnsteige entsprechend den Vorgaben des Fördergebers sowie den einschlägigen technischen Regelwerken, insbesondere der DB-Richtlinie 813 (Ril 813) für den Bahnsteigbau, erfolgt. Beide Bahnsteigkanten werden mit einer Länge von jeweils 190 m und einer Bahnsteighöhe von 76 cm ausgeführt. Die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige ist von beiden Seiten gewährleistet.

Entscheidung

Der Bahnhof wird entsprechend den geltenden Anforderungen an die Barrierefreiheit hergestellt und erfüllt die Standards der aktuellen DB-Richtlinien. Hierdurch wird insbesondere auch die Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sichergestellt.

Im Rahmen der Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. wurde angeregt, die Aufzugsanlagen entsprechend den Anforderungen der DIN EN 81-70 in Verbindung mit DIN 18040-1 mit Bedienungselementen im Zwei-Sinne-Prinzip auszustatten. Hierzu wurde insbesondere auf Bedienungstableaus mit Braille- und Pyramidenschrift in einer Höhe von 90 cm bis maximal 105 cm sowie auf eine Sprachausgabe für sehgeschädigte und blinde Menschen hingewiesen. Darüber hinaus wurde angeregt, sämtliche Aufzüge als Durchlader mit einer Kabinengröße von 2,00 m Breite und 1,40 m Tiefe, einer lichten Türbreite von 1,10 m und einer Tragfähigkeit von 1.275 kg auszuführen. Die seitens der Vorhabenträgerin vorgesehenen Aufzüge der Kategorie 3 wurden vom Fahrgastverband im Hinblick auf die hohe Frequentierung und die Bedeutung des Standorts als nicht ausreichend bewertet.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass die Aufzugsanlagen gemäß DIN EN 81-70 in Verbindung mit DIN 18040-1 ausgestattet werden. Sämtliche Bedienungselemente werden im Zwei-Sinne-Prinzip ausgeführt. Dies umfasst insbesondere Bedienungstableaus mit Braille- und Pyramidenschrift in einer Höhe zwischen 90 cm und 105 cm sowie eine Sprachausgabe für sehgeschädigte und blinde Menschen.

Die vorgesehenen Aufzüge werden als Durchlader der Kategorie 1 (Kategorie 3 nach DIN EN 81-70) ausgeführt und entsprechen dem aktuellen DB-Standard. Die Kabinengröße beträgt 1,10 m x 2,10 m, die lichte Türbreite 1,00 m und die Tragfähigkeit 1.000 kg. Damit wird eine barrierefreie Nutzung der Aufzugsanlagen für Rollstuhlfahrer und weitere Nutzergruppen gewährleistet.

Entscheidung

Die vom Fahrgastverband geforderte größere Ausführung mit einer Breite von 2,00 m, einer Tiefe von 1,40 m, einer lichten Türbreite von 1,10 m und einer Tragfähigkeit von 1.275 kg kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere der bestehenden Gleislage, nicht umgesetzt werden.

Der Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. regte an, die Gehwegbreiten sämtlicher Wegeverbindungen in alle Himmelsrichtungen entsprechend den Anforderungen der RAST 06 (R 1), Abschnitt 6.1.6.1, in Verbindung mit den H BVA, Abschnitt 3.3.1, mit einer Breite von 2,50 m auszuführen. Für ausschließlich dem Fußverkehr dienende Gehwege wurde darüber hinaus eine Breite von 2,70 m insbesondere im Hinblick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Personen gefordert.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass die geforderten Gehwegbreiten gemäß RAST 06 und H BVA außerhalb des Projektumfangs der Deutschen Bahn liegen und daher nicht Bestandteil der gegenständlichen DB-Baumaßnahme sind. Die innerhalb des Bahnhofsbereichs vorgesehenen Rampen, die als Gehwege genutzt werden, werden entsprechend den einschlägigen DB-Richtlinien mit einer Breite von 2,40 m ausgeführt.

Entscheidung

Eine weitergehende Anpassung oder Herstellung von Gehwegen im kommunalen Umfeld ist nicht Gegenstand des vorliegenden Bauvorhabens. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit werden innerhalb des DB-Planungsbereichs entsprechend den einschlägigen technischen Standards und Richtlinien berücksichtigt und umgesetzt.

Im Rahmen der Stellungnahme des Fahrgastverbands PRO BAHN e.V. wurde gefordert, den Radweg vom Fußweg getrennt zu führen. Zur eindeutigen Trennung der Verkehrsarten wurde angeregt, eine bauliche Abgrenzung in Form eines Schutzbügels oder Geländers vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass die Trennung von Rad- und Fußverkehr im Bereich der Personenunterführung durch eine entsprechende Markierung sowie durch die Verwendung verschiedenfarbigen Pflasters umgesetzt wird. Eine bauliche Abgrenzung durch Schutzbügel oder Geländer ist aus konstruktiven Gründen nicht vorgesehen, da hierdurch eine größere lichte Weite der Personenunterführung erforderlich wäre.

Entscheidung

Die vorgesehene Lösung gewährleistet eine klare und eindeutige Wegeführung sowie die sichere Nutzung der Personenunterführung durch die verschiedenen Nutzergruppen und berücksichtigt dabei die vorhandenen baulichen Gegebenheiten.

Als weitere Forderung wurde geäußert, dass die Anforderungen an blendfreie Beleuchtung und Kontraste im gesamten Bauvorhaben gemäß DIN 32975 berücksichtigt werden sollen. Beschilderungen, Piktogramme und die Fahrgastinformationsanlage sollen hinsichtlich der Schriftgestaltung gemäß DIN 1450 gut lesbar und ohne Verschnörkelungen ausgeführt werden. Sämtliche Beschilderungen und Piktogramme seien gemäß DIN 32986 im Zwei-Sinne-Prinzip auszuführen. Die Fahrgastinformationsanlage sowie Fahrkarten-, Warenautomaten und Fahrkartenentwerter seien entsprechend den Anforderungen des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes (BFSG) auszuführen. Die Taster für die Akustikausgabe der Fahrgastinformationsanlage und die Warenautomaten seien an das Blindenleitsystem gemäß DIN 32984 anzubinden und auffindbar zu gestalten. Weiterhin wird gefordert, dass an allen Glasflächen gemäß DIN 32975 Kontrastsicherheitsstreifen angebracht und sämtliche Stufenkanten gemäß DIN 18040-1 in Verbindung mit DIN 18065 und DIN 32975 kontrastreich markiert werden. Doppelläufige und beidseitige Handläufe seien gemäß DIN 18040-1 in Verbindung mit DIN 18065 jeweils 30 cm waagrecht über die erste und letzte Stufe hinauszuführen.

Darüber hinaus wurde gefordert, dass dem örtliche Straßenbaulastträger aufgetragen wird, das gesamte kommunale Bahnumfeld gemäß DIN 32984 in das Blindenleitsystem einzubinden. Dies umfasst den Bahnhofsvorplatz, den Mobilitätshub, die P & B-Anlage einschließlich Abstellmöglichkeiten für Sonderfahrzeuge mobilitätseingeschränkter Fahrgäste sowie die P & R-Abstellanlage mit Behindertenstellplätzen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die vorgenannten Forderungen und Anforderungen zu erfüllen.

B. 4.11.3 Stellungnahme der Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur äußert, dass es bezüglich der Sperrpausen keine Angaben gebe, ob diese mit den jeweils betroffenen Stellen abgestimmt wurden.

Darüber hinaus wird gefordert, dass die baubedingten Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs und des Eisenbahninfrastrukturzugangs auf das tatsächlich erforderliche und unvermeidbare Maß beschränkt werden.

Es seien insbesondere die Regelungen der Richtlinie 402.0305 der DB InfraGO AG einzuhalten.

Die Vorhabenträgerin äußert, dass die Sperrpausen und Bauabläufe abgestimmt

wurden und sagt zu, dass die Richtlinie eingehalten und die Beeinträchtigungen auf das tatsächlich erforderliche Maß beschränkt werden.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Es verfolgt in erster Linie das Ziel, die Verkehrsstation Bönen zu einem modernen, barrierefreien und kundenfreundlichen Personenbahnhof umzubauen. Im Rahmen der Modernisierungsoffensive (MOF3) werden die beiden vorhandenen Bahnsteige modernisiert und mit jeweils hindernisfreien Wegen ausgestattet. Die bestehende Personenunterführung wird durch ein neues Bauwerk ersetzt. Die neue Personenunterführung erhält jeweils eine neue Treppenanlage zum Bahnhofsvorplatz sowie zum Mittelbahnsteig. Die barrierefreie Zuwegung zum Mittelbahnsteig wird über eine neue Rampenanlage zum Vorplatz sowie durch den Neubau eines Aufzugs von der Personenunterführung zum Mittelbahnsteig sichergestellt.

Der barrierefreie Umbau ist insbesondere mit Blick auf die Bedürfnisse einer erweiterten Personengruppe von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eine wichtige und vorrangige Maßnahme. Durch die Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrsstation wird die Teilhabe am öffentlichen Verkehr erleichtert und die Kundenfreundlichkeit des Bahnhofs wesentlich erhöht. Das Vorhaben dient damit der Sicherstellung einer zeitgemäßen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur sowie der Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs. Dieser stellt einen wesentlichen Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge dar und gewährleistet die Mobilität der Bevölkerung. Die Modernisierung der Verkehrsstation Bönen liegt daher in besonderem Maße im öffentlichen Interesse. Die Stärkung des Schienenverkehrs als umwelt- und klimafreundlichem Verkehrsmittel trägt darüber hinaus auch zum Klimaschutz bei. Das Bauvorhaben ist somit in mehrfacher Hinsicht von öffentlichem Interesse.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden bei Beachtung sämtlicher Zusagen, Nebenbestimmungen und Hinweise des Planfeststellungsbeschlusses auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt. Die verbleibenden Auswirkungen erreichen weder in einzelnen Bereichen noch in ihrer Gesamtheit ein Ausmaß, das der Realisierung des Vorhabens entgegensteht; sie sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden. Die Planung ist insbesondere derart optimiert, dass die mit der Modernisierung und dem Neubau der Personenunterführung verbundenen Eingriffe auf das erforderliche Maß beschränkt werden und nur die unabdingbar

notwendigen Beeinträchtigungen fremden Eigentums und sonstiger Rechte Dritter verbleiben. Dies gilt auch für den vollständigen Rückbau der bestehenden Bahnsteigdächer und deren Ersatz durch Wetterschutzhäuser sowie für den Rückbau der nicht benötigten Bahnsteiglänge am Mittelbahnsteig von 51 m. Diese Maßnahmen sind nicht in der EBA-Regelliste enthalten und erfordern daher ein Planrechtsverfahren. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind aufgrund des mit dem Vorhaben verbundenen Gemeinwohlinteresses hinzunehmen.

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

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

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

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Oberverwaltungsgericht für das Land NRW
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

erhoben werden.

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

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

Oberverwaltungsgericht für das Land NRW
Aegidiikirchplatz 5
48143 Münster

gestellt und begründet werden.

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

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Essen

Essen, den 03.09.2026

Az. 641pa/058-2025#073

EVH-Nr. 3548511

Im Auftrag

(Dienstsiegel)